За рулём

ЯНВАРЬ · 1969 · № 1





НА ВЕКИ ВЕЧНЫЕ

В Брянске сооружен первый памятник водителям, павшим в боях за Родину.

*За дальней
чертой
горизонта*

*Откроется
новый простор...*

*Но видел здесь
линию фронта*

*Бывалый
военный
шофер.*

*Он знает дневные
тревоги,*

*Привалов
короткие сны,*

Растерзанные дороги

Отечественной войны.

*Он в рейсах
далеких и близких*

*Друзей
потерял
боевых...*

*И серый бетон
обелиска —*

*Как вечная
память
о них.*

Петр СЕРЕБРЯКОВ

Фото В. Горлова

ЛЕНИН В НАШЕЙ ЖИЗНИ

РАЗГОВОР ПО ДУШАМ

За нашу Советскую Родину!



№ 1 - январь - 1969

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Мой молодой друг!

Если мы с тобой захотим в нескольких словах определить то главное, чем живет сейчас вся наша страна, что владеет мыслями каждого советского человека, где бы он ни находился, какую работу ни выполнял, что заняло постоянное место на страницах газет и журналов, в передачах радио и телевидения, — то мы не задумываясь скажем: это подготовка к предстоящему 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. До знаменательной даты остается еще более года, но вот уже много месяцев на каждом заводе и в колхозе, в каждом учреждении и воинском подразделении — да что там! — в каждом доме и в каждой семье к ней готовятся как к великому празднику, делают все для того, чтобы как можно лучше встретить этот всемирно-исторический юбилей.

Задумывался ли ты по-настоящему, где истоки этого небывалого всенародного подъема, почему это чувство с годами все более усиливающейся любви к Ильичу проходит не только через все свершения социалистической Отчизны, но и через сердце каждого нашего человека!

Тебе не посчастливилось быть современником великого Ленина. 45 лет назад, в студеный январский день, оборвалась его жизнь, вся, до последнего мгновения, отданная титанической борьбе за дело революции. Но тебе дано другое счастье — жить в эпоху, озаренную гением Ленина, быть свидетелем того, как торжествуют его бессмертные идеи, самому активно участвовать в том гигантском революционном преобразовании мира, которое осуществляется по разработанным Лениным планам.

Величие Ленина в том, что он, как никто другой, выразил чаяния и надежды рабочего класса, трудового народа, нашел единственно верный ответ на те коренные вопросы, которые поставила сама жизнь. С его именем связаны самые великие события во всей многовековой истории человечества — победоносная борьба за уничтожение эксплуатации человека человеком, за лучшую жизнь, за социализм. Имя Ленина стало символом пролетарских революций, социализма и прогресса, символом коммунистического переустройства мира.

Являясь первопроходцами мировой истории, совершая ежедневный, непрерывный подвиг ради блага настоящего и грядущих поколений, мы все время сверяем свои мысли и устремления с Ильичем, постоянно черпаем силы и вдохновение в ленинских идеях, учимся жить, бороться и побеждать так, как это делал, как это завещал нам Ленин.

Вот где неиссякаемые истоки нашей безграничной любви к Ильичу — великого и прекрасного чувства, поднимающего каждого человека и целые народы на труд и бой во имя светлого коммунистического будущего.

Мы все время убеждаемся в том, что ленинизм — вечно живой источник революционной мысли и революционного действия. Это надежная теоретическая основа решения сложнейших вопросов революционной борьбы и строительства нового общества. Исторический опыт и события недавнего прошлого еще и еще раз показывают, что какие бы то ни было отступления от принципов марксизма-ленинизма, от его интернациональной сущности, любые попытки подменить марксистско-ленинскую теорию псевдореволюционной или буржуазно-либеральной фразой неизбежно вступают в непримиримый конфликт с историческими целями социализма, с коренными интересами трудящихся.

Оглянись вокруг — во всех замечательных свершениях, осуществленных нашим народом под руководством Коммунистической партии, ты видишь прекрасные плоды, подлинное торжество марксистско-ленинской теории, бессмертных идей великого Ленина. Эти идеи торжествуют и в братских странах социализма, в успехах мирового коммунистического и рабочего движения, в национально-освободительной борьбе колониальных народов.

Но Ленин был не только гениальным теоретиком. Он вошел в историю, как величайший вождь пролетарской революции, как создатель и руководитель большевистской партии — авангарда рабочего класса, партии нового типа, партии социалистической революции и диктатуры пролетариата, партии строительства социализма и коммунизма, высшей формы общественно-политической организации.

Каждому из нас ясно: всеми своими грандиозными успехами наш народ обязан повседневному мудрому руководству Коммунистической партии Советского Союза. Это она, созданная и выпестованная Лениным партия коммунистов, подняла рабочий класс, трудящиеся массы на победный штурм самодержавия и капитализма. Под руководством Коммунистической партии советский народ в короткий исторический срок превратил нашу страну в могучую социалистическую державу, осно-

ванную на нерушимом союзе рабочего класса и крестьянства, на братской дружбе всех народов СССР.

Весь более чем полувековой путь развития Советского Союза — убедительное свидетельство правильности политики Коммунистической партии, мудрости ее ленинского руководства.

Ленин вошел в твою и мою жизнь, в жизнь всех советских людей как основатель и руководитель первого в мире социалистического государства — государства рабочих и крестьян.

Теперь мы можем только по книгам и кинофильмам представить себе, какой была до Великого Октября наша страна, страна отсталая, задыхающаяся в тисках самодержавного произвола. Многочисленные факты наглядно показывают уродство и гниль современных буржуазно-парламентарных республик — государств, где все подвластно капиталу.

Ленин создал государство нового типа — Республику Советов, где государственными делами управляет трудовой народ. В постоянном укреплении Советов, социалистического государства Ленин видел то главное и необходимое условие, которое может обеспечить надежную защиту интересов рабочего класса, всех трудящихся, преобразование общественной жизни на социалистических началах.

Ленин указывал, что только то строительство может заслужить название социалистического, которое будет проводиться по крупному общему плану. Под его непосредственным руководством был разработан план ГОЭЛРО — первый единый народнохозяйственный план, выполнение которого внесло большой вклад в создание материально-технической базы нашего общества. С той поры, следуя заветам вождя, партия и народ разработали и претворили в жизнь целую серию единых народнохозяйственных планов — наших славных пятилеток, продвинувших советскую страну далеко вперед по пути к коммунизму.

Ленин учил, что единственной материальной основой социализма может быть крупная промышленность, созданная по последнему слову науки и техники. Им лично подписано большое количество декретов и постановлений, направленных на развитие в стране различных отраслей промышленности, в том числе и автомобильной. Ленинская политика индустриализации страны, проводимая нашей партией, позволила создать прочный фундамент для развития всего народного хозяйства, повышения благосостояния народа, обеспечения надежной обороноспособности Советской Родины.

Ленинский кооперативный план предусматривал глубочайшие социалистические преобразования в сельском хозяйстве, создание прочной экономической основы социализма в деревне. Осуществленная нашей партией коллективизация вывела деревню на социалистический путь развития, упрочила союз рабочего класса и крестьянства. Теперь все видят, насколько правильной и мудрой является ленинская политика партии по социалистическому переустройству сельского хозяйства.

Осуществленная по заветам Ленина культурная революция дала нашим людям образование и просвещение, создала народную интеллигенцию, утвердила социалистическую идеологию во всех сферах духовной жизни общества. С какой гордостью мы следим за колоссальными успехами нашей науки и техники, уверенно проникающей в глубины космоса и глубины атома, перед всем миром демонстрирующей, на что способен советский человек, человек, воспитанный партией Ленина.

Ленину принадлежит историческая заслуга теоретического и практического решения национального вопроса. Нерушимое братство и единство народов, населяющих СССР, расцвет экономики и культуры союзных и автономных республик нашей Родины — таковы замечательные плоды национальной политики ленинской партии.

С именем Ленина неразрывно связаны рождение Советских Вооруженных Сил, их героическая история. Он создал и обосновал военную программу пролетарской революции, учение о защите социалистического Отечества.

Наши Вооруженные Силы — плоть от плоти советского народа, верный защитник завоеваний Октября, надежный страж созидательного труда строителей коммунизма, государственных интересов социалистической Родины. Их боевые знамена овеяны немеркнущей славой побед. В годы Великой Отечественной войны они наголову разгромили сильного и опасного врага, отстояли свободу и независимость Советского государства, спасли народы мира от фашистского порабощения.

Советский народ и его Вооруженные Силы, помня указания Ленина, постоянно проявляют величайшую бдительность в отношении происков империалистов. Это еще раз наглядно подтвердили прошлогодние события в Чехословакии. Верные своему интернациональному долгу советские воины и воины других стран Варшавского Договора оказали своевременную помощь своим чехословацким братьям по классу, развеяли в прах коварные замыслы международной реакции.

Возвышенны и благородны задачи, стоящие перед нашими Вооруженными Силами. От могучих танков до грозных межконтинентальных ракет — все дала им Родина для того, чтобы они могли с честью выполнить эти задачи. Принятый недавно Закон о всеобщей воинской обязанности является еще одним убедительным свидетельством того, какую огромную заботу проявляют Коммунистическая партия, советский народ о дальнейшем укреплении обороноспособности нашей страны. И, вступая в армейские ряды, каждый юноша глубоко осознает великую меру ответственности, которая ложится на него с той минуты, как он принял Военную присягу — священную клятву на верность Родине.

Значение Ленина, великого ленинского учения выходит далеко за пределы нашей страны — родины ленинизма. Ленин вошел в историю как признанный вождь мирового пролетариата, международного коммунистического движения. Теперь нет ни одного уголка на нашей планете, где бы трудящиеся люди не связывали своих самых сокровенных чаяний, своих надежд на лучшее будущее с именем Ленина, с торжеством его бессмертного учения.

Ленин оценивал Великую Октябрьскую социалистическую революцию, как переломный этап в развитии человечества, как начало мировой коммунистической революции. Ход истории полностью подтвердил ленинский анализ мирового развития. В ряде стран рабочий класс, трудящиеся взяли власть в свои руки. Марксист-

ДОРОГАМИ НАШИХ ПОБЕД

Страна вступила в новый год, который вплотную приблизит нас к славной исторической дате — столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Это имя близко и дорого каждому советскому человеку, ибо идеи вождя, его дело стали нашей плотью и кровью, нашей жизнью. Большими свершениями, добрыми делами советские люди готовятся встретить ленинский юбилей.

В честь знаменательной даты наш журнал совместно с центральным клубом автомототуристов ЦС по туризму ВЦСПС проводит Всесоюзные заочные соревнования-походы под девизом «Идеи Ленина торжествуют!». Миновал год с того времени, как были опубликованы условия походов. Можно подвести первые итоги.

Наш корреспондент обратился к председателю жюри соревнований Герою Советского Союза А. В. ЛЯПИДЕВСКОМУ:

— Анатолий Васильевич, как Вы оцениваете походы минувшего сезона, что было характерно для них?

— Прежде всего — это огромное желание мотоциклистов и автомобилистов побывать в местах, непосредственно связанных с жизнью Владимира Ильича. Около полутора тысяч участников соревнований выбрали маршруты, которые проходили через Ульяновск, Казань, Куйбышев, Шушенское, Москву, Ленинград. И это закономерно. Приближающееся столетие со дня рождения В. И. Ленина вызвало новый большой интерес к жизни и деятельности основателя нашей партии, вождя пролетарской революции.

Второе, что мне хотелось бы отметить, — это размах заочных соревнований. Девиз походов «Идеи Ленина торжествуют!» нашел отклик повсюду. В путь отправились авто- и мототуристы из тринадцати республик. Прошлым летом с нашими маршрутными книжками путешествовало около четырех тысяч человек — больше, чем в предыдущих заочных соревнованиях, длившихся два года.

И еще одна особенность начавшихся в 1968 году походов на призы журнала. Стремление многих участников проложить новые маршруты, провести свои машины по еще не объезженным местам, увидеть своими глазами, как воплотились ленинские идеи в жизни нашей страны повсюду, на огромной территории СССР. Именно поэтому в заявках и сообщениях об окончании походов гораздо чаще, чем в прошлые годы, встречаются названия городов и других населенных пунктов Урала, Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии.

— Что бы Вы могли сказать о деятельности участников походов?

— Походы давно уже переросли рамки экскурсионных поездок. Стремление прочувствовать и осмыслить величие всего того, что завоевано и создано советским народом, ведет участников на поиски памятных реликвий, новых документов и фактов из биографии нашей Родины. Фильмы, фотографии, дневники, записи рассказов очевидцев боевых и трудовых подвигов — все это привезли с собой авто- и мототуристы.

Само собой понятно, что в путь они отправлялись не с пустыми руками.

Вот выдержка из путевого донесения, которое получило жюри в конце лета от комиссара одного из походов инженера Коноплева: «Докладываем, что участники похода «По строящимся атомным электростанциям» представители двух клубов автомототуристов — Нововоронежского «Тихий Дон» и Московского, стартовав в Воронеже, достигли семидесятой параллели у северной оконечности советского материка — полуострова Рыбачий. Путь до Ледовитого океана пролегал по лежневкам и шпалам, зимникам и бездорожью. Потерь в личном составе нет. Настроение всегда бодрое. Доставлены приветствия и вымпелы строителям Кольской АЭС, экипажу арктического судна «Нововоронеж». Проведено около тридцати бесед и лекций на встречах с рыбаками и лесозаготовителями, энергетиками, моряками и пограничниками. Поход продолжается».

Полагаю, этот документ дает хорошее представление о том, какую работу проводят в пути участники наших соревнований.

ско-ленинские коммунистические и рабочие партии ныне существуют почти во всех странах мира, объединяют в своих рядах десятки миллионов коммунистов, идут в авангарде революционного движения. Сбывается ленинское предвидение о том, что как бы ни бесновалась и ни злобствовала империалистическая буржуазия, победа нового, социалистического строя неотвратима.

Пытаясь повернуть колесо истории вспять, империализм судорожно ищет выхода на пути новых военных авантюр, посягает на свободу и независимость народов, все чаще прибегает к методам фашистской диктатуры. В этой обстановке все большее значение приобретает ленинский призыв к объединению революционных, прогрессивных сил в борьбе против империализма, за демократию, социализм и мир.

Терпя неудачи в открытой борьбе с лагерем социализма, империалистическая реакция не брезгает никакими ухищрениями, делает ставку на националистические, ревизионистские и леваццкие элементы, пытается притупить классовое сознание, ослабить идейно-политическое единство народов социалистических стран, разобщить трудящихся. В мире развернулась острейшая борьба социалистической и буржуазной идеологий. В этой борьбе не может быть нейтрализма и компромиссов. Ленин указывал, что мы должны побороть не только военное и политическое сопротивление капиталистов, но и идейное, самое глубокое и самое мощное. Разоблачение буржуазной идеологии — революционный долг каждого марксиста-ленинца.

В сознание каждого из нас Ленин вошел как пламенный борец за свободу и счастье трудящихся. Каждый час, каждая минута его жизни были отданы делу рабочего класса, трудового народа, делу революции, делу коммунизма. Непримиримость к врагам, принципиальность в политике, гибкость в подходе и решению конкретных проблем — таковы черты ленинского образа. Неразрывно связанный с массами, чуткий и внимательный к людям, скромный, требовательный к себе и другим — таким был наш родной Ильич.

Какое великое счастье для тебя, для меня, для всех нас — во всем следовать Ленину, учиться у него жить и работать, самоотверженно бороться за то возвышенное и благородное дело, которому он посвятил всю свою жизнь.

Советские люди достигли таких огромных успехов на всех участках народного хозяйства, во всех областях духовной жизни благодаря тому, что они во всем следуют заветам Ленина, верны ленинизму, что они ежедневно и ежечасно своим созидательным, творческим трудом воплощают в жизнь идеи великого Ленина. Наши достижения стали возможны потому, что во всей своей деятельности Коммунистическая партия — вождь и руководитель советского общества — неуклонительно следует ленинской генеральной линии коммунистического строительства. Эта генеральная линия воплощена в Программе партии, в исторических решениях XXIII съезда КПСС, определивших дальнейшие задачи создания материально-технической базы коммунизма, совершенствования общественных отношений, воспитания наших людей в духе высокой политической сознательности.

Мой молодой друг!

Ты хорошо знаешь, какое огромное значение придавал Ленин коммунистическому воспитанию молодежи, ее активному участию в революционной борьбе и строительстве нового общества. Он не раз подчеркивал, как важно, чтобы молодежь выработала в себе цельное революционное мировоззрение, овладела богатейшим опытом старших поколений, умела использовать общие принципы коммунизма в качестве руководства для своей повседневной практической работы.

Ленин возлагал на советскую молодежь большие надежды, связывал с ней все дальнейшие успехи нового строя. И надо сказать, что наша славная молодежь с честью оправдывает надежды великого вождя и учителя. Об этом свидетельствует весь полувековой путь Ленинского комсомола — от подвигов комсомольцев в гражданской войне через Днепрогэс и Магнитку, Комсомольск-на-Амуре и Кузбасс, через огневые годы Великой Отечественной до освоения природных богатств Сибири, Севера и Дальнего Востока, до всесоюзных ударных комсомольских строек в наши дни. Где нужны молодой задор и горение пламенных сердец, где требуются умелые руки и дерзновенные мысли, туда партия направляет молодых патриотов, и не было еще случая, чтобы наши юноши и девушки не оказались достойными высокого доверия партии.

Я не знаю, где ты учишься, работаешь или служишь. Но я знаю совершенно определенно, что где бы ты ни был, что бы ни делал, — помышляешь сейчас об одном: как бы получше встретить сотую годовщину со дня рождения самого дорогого и близкого всем нам человека — Владимира Ильича Ленина. Я уверен — ты, как и каждый советский патриот, готовишь свой личный подарок великому юбилею. Какими чудесными и разнообразными будут эти подарки! Это и отличные успехи в учебе, и досрочно введенный в строй объект на строящемся заводе в Тольятти, и умелое владение рулем автомобиля и рычагами танка, и лучшее место на спортивных состязаниях, и многое, многое другое.

Нашей Родине нужны умелые рабочие и подлинные мастера колхозных полей, отважные воины и талантливые ученые. Кем будешь ты! Это зависит только от твоих наклонностей и призвания, от твоего упорства в достижении поставленной перед собой цели. Перед тобой открыты все двери, потому что ты живешь в стране Ленина, в стране осуществленной ленинской мечты. Потому что то, о чем мечтал гениальный Ленин, что он воплотил в строгие формулы научных истин и точные предначертания великих планов, то, за что он боролся и что завещал нам, — стало нашей советской действительностью, нашей жизнью.

И еще я знаю — ты станешь человеком высокой идейной убежденности, политически зрелым, образованным, высокодисциплинированным и организованным, смело преодолевающим любые трудности и испытания. Ты обязательно будешь таким, потому что только такие люди могут с честью решить те благородные и сложные задачи, которые история выдвинула перед нашей страной, перед социалистическим строем.

От всей души желаю тебе больших успехов на этом пути.

А. ИВАНСКИЙ,
полковник в отставке

— Вы упомянули об очень сложном и далеком походе. Однако такие походы доступны далеко не всем.

— Разумеется. Но от участников соревнований и не требуется, чтобы они совершали сверхтрудные путешествия. Важны идея, тема похода, собранные материалы. Поэтому не всегда надо отправляться за тридевять земель. Все зависит от продолжительности отпуска, возможностей, подготовки участников. Помню, среди призеров прошлых соревнований были туристы, выезжавшие по радиальным маршрутам только по субботним и воскресным дням.

— Напомните, пожалуйста, читателям, как будут поощряться победители соревнований 1968—1969 гг.

— О награждении участников довольно обстоятельно сказано в Положении, которое в сокращенном виде повторяется в этом номере журнала. Хочу обратить внимание на одно весьма существенное дополнение. Жюри учло пожелание участников прошлых походов и приняло решение — награждать всех, кто совершил путешествие, памятной медалью. Следовательно, руководители групп, присылая отчет и маршрутную книжку по окончании путешествий, должны обязательно указать точный список участников, их адреса.

Хочу напомнить о том, что правление Центрального клуба автомототуристов поручило своей маршрутно-квалификационной комиссии рассматривать все материалы, присланные участниками соревнований, и квалифицировать их в соответствии с категорией сложности. Это даст возможность многим выполнить разрядные нормы по автомототуризму.

Итак, начался второй год заочных соревнований, год больших и интересных походов по ленинским местам, по необъятной и прекрасной родной стране.

Успехов вам, счастливого пути, друзья!

У каждого из них на куртке эмблема заочных соревнований автомототуристов, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Это группа мотоциклистов из Троицка. Их позвало в дорогу желание совершить поход по местам, где сражались земляки в годы гражданской войны. Под руководством Николая Дмитриевича Томина партизаны из Троицка участвовали в легендарном рейде Южноуральского отряда, которым командовал Василий Константинович Блюхер. Из древнего уральского города Кунгур послали они письмо Владимиру Ильичу Ленину.

И вот почти через полвека по боевому пути своих дедов направились молодые труженики города. Они побывали в Челябинске, Месягутово, Ачите, Кунгуре, Кургане, Куртамыше и других местах, посетили музеи, беседовали с ветеранами гражданской войны, собрали интересный материал.



Колонна участников соревнований проходит по улице Томина в Кургане.

Как быстро летит время. Еще совсем недавно наш век называли веком автомобиля. Но вот мощная ракета-носитель на рубеже шестидесятых годов вывела советского человека в космос и возвестила начало новой — космической эры. Успешный научный эксперимент в космосе, проведенный дважды Героем Советского Союза Георгием Тимофеевичем Береговым, показал, что не так уж долго ждать, когда космические полеты станут столь же обычными и регулярными, как и рейсы самолета или автобуса. Летчик-космонавт Береговой стал первым испытателем советского «космического автобуса», как назвала «Союз-3» зарубежная пресса. Он блестяще выполнил задание Родины и после всесторонних испытаний точно посадил свой многотонный космический корабль на землю.

А каков Космонавт-12, чье лицо известно теперь всему миру, каков он на земле? С этим вопросом мы обратились к одному из боевых товарищей героя-космонавта, заслуженному летчику-испытателю Герою Советского Союза Юрию Александровичу Антипову, и попросили его рассказать о Георгии Тимофеевиче Береговом.

В космосе и на земле



Когда Береговой был еще совсем молодым летчиком-испытателем, все называли его Жорой. Мы и сейчас зовем своего друга так. Как-то Жора сказал: «Союз человека и техники — вот что должно быть правилом нашей жизни». Этот девиз как нельзя лучше характеризует его самого.

О союзе Берегового с космической и авиационной техникой написано очень много. Расскажу о его дружбе с техникой земной, о Береговом-автолюбителе.

Он любит скорость, это его стихия. И в космосе, и в воздухе, и на земле скорость для него — привычное состояние. Более того, ощущение штурвала, скорости, власти над машиной — для летчика-испытателя профессиональное дело. Поэтому, очевидно, многие из нас страстные автомобилисты. Жору отличает, пожалуй, особая любовь к автомобилю, стремление не только ездить, но и ухаживать за машиной, самому отладить ее, проверить все агрегаты и узлы. В дружбе с автомобилем Береговой не признает мелочей. И тем более он руководствуется этим принципом при подготовке техники к полетам.



Сами понимаете, свободного времени у жителей «Звездного городка» не так уж много: учеба, тренировки, — короче, режим.

Но в часы отдыха мы частенько видим Жору у автомобиля — в комбинезоне, с ключами, отверткой или шприцем в руках. А иной раз одни ноги из-под машины видны да голос слышен. То с двигателем занимается, то подвеску проверяет или найдет еще какую неотложную работу. Вы, автомобилисты, сами знаете — с машиной всегда можно дело найти. Зато в своей «Волге» он всегда уверен. Знает ее, как говорится, «до винтика». Десятки тысяч километров наездила семья Береговых — любит проводить отпуск «на колесах». Подмосковье, Украина, Крым. В последнее лето в Прибалтике побывали.

Жора очень общителен и любознателен, всегда интересуется: а что нового сделали на своих автомобилях друзья — соседи по гаражу. Как-то раз начал я на своей машине амортизаторы переделывать, у нас с Жорой были «Волги» еще с рычажными. Задумал я централизовать доливку жидкости. Береговой полез под машину, посмотрел, порасспросил. Понравилось, сделаю — говорит. Как всякий «настоящий автомобилист», постоянно совершенствует машину.

Читает ли Георгий журнал «За рулем»? Конечно. Он постоянный его подписчик. Все автолюбители так или иначе извлекают из этого «нашего» журнала полезное для себя. Нас интересуют и описания интересных маршрутов, и комментарии к правилам движения, «Советы бывалых» и «Клуб «Автолюбитель». Нравятся материалы о новых моделях автомобилей.

Отношение к авто- и мотоспорту? Самое положительное. Все мы, летчики-испытатели, считаем, что спортсмены, — а гонщики особенно — остро чувствуют машину, высокая скорость вырабатывает у них качества, хорошо нам знакомые. Волю, координацию движений, особую ответственность за свои действия, отличную реакцию на быстро меняющуюся обстановку, привычку к скорости.

Ю. АНТИПОВ,
заслуженный летчик-испытатель
СССР, Герой Советского Союза

Фото А. Маклецова.

НА ВЕКИ





На снимках.
Колонна грузовых автомобилей выстроилась у монумента воинам-водителям.
Военные автомобилисты несут к подножию памятника букеты цветов.

Сурово шумит брянский лес, словно и поныне оберегающий фронтовые окопы, партизанские землянки. На шоссе ни днем, ни ночью не затихает жизнь: идут, идут грузовики с хлебом, станками, строительными материалами; едут тысячи пассажиров в автобусах; стрелой мчатся легковые автомобили, мотоциклы.

Здесь, на этой бойкой магистрали, недалеко от въезда в город партизанской славы — Брянск установлен памятник воинам-водителям — первый в стране, увековечивший подвиг тех, кто под огнем врага доставлял на передовую боеприпасы и увозил в тыл раненых, перевозил пехоту и водил боевые машины с легендарными «катюшами», тащил на прицепах пушки и ходил на бронетранспортерах в разведку...

Сотни людей — представители партийных, комсомольских, досаафовских организаций города и области, руководители автохозяйств, водители, чьей инициативой и трудом воздвигнут монумент солдатской славы, — собрались у его подножья в тот сентябрьский день. Открытие памятника было приурочено к 25-й годовщине освобождения Брянска от гитлеровских захватчиков. Среди собравшихся — немало ветеранов войны, бывших фронтовых водителей. Знакомимся. Федор Петрович Краенков — шофер Брянского автотранспортного предприятия № 3. С первого и до последнего дня Великой Отечественной он не покидал руля автомобиля. Ему приходилось подниматься с минами и снарядами на горные перевалы Кавказа, преодолевать Карпаты, не раз бывать под бомбежками.

Рядом Полина Волкова — водитель такси. На ее женскую долю выпала вовсе не женская работа. В годы войны она тоже водила грузовик по фронтовым дорогам и сейчас не оставляет руля.

Фронтовые шоферы! Им все было под силу — два миллиона километров расхлестанных снарядами и бомбами, размытых дождями дорог, разбитые переправы, лед Ладоги, горные кручи. Это они вместе с пехотинцами, артиллеристами, танкистами, летчиками, моряками — воинами всех видов оружия ковали победу над врагом. Тысячи славных сынов Родины сложили головы, героически защищая советскую землю. Вечная им слава!

...Мчатся по шоссе автомобили. Не умолкают разноголосые сигналы. Это водители салютуют, отдавая по-солдатски честь ему, фронтовому шоферу, воину-победителю.

М. ШАГАЛОВА,
спец. корр. «За рулем»

г. Брянск



ОРДЕН — КОМСОМОЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗИЛа

Радостными событиями отмечена жизнь столичных автомобилестроителей. В связи с 50-летием ВЛКСМ комсомольская организация автозавода имени И. А. Лихачева награждена Орденом Трудового Красного Знамени, а Московскому заводу малолитражных автомобилей присвоено имя Ленинского комсомола.

СОЗДАТЕЛИ БелАЗов — ЛАУРЕАТЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕМИЙ

Мощные автомобили Белорусского автозавода завоевали заслуженную славу в нашей стране и далеко за ее пределами. С каждым годом расширяется семейство БелАЗов, растет их грузоподъемность. В карьерах, на многочисленных социалистических стройках трудятся 27- и 40-тонные самосвалы, а рядом с ними испытываются 65-тонные автопоезда. Скоро появятся еще более могучие машины высокой надежности и долговечности.

Недавно ЦК КПСС и Совет Министров СССР присудили группе работников этого замечательного предприятия «за создание семейства унифицированных большегрузных автомобилей... и освоение их серийного производства» Государственные премии СССР.

Вот имена лауреатов: главный конструктор завода кандидат технических наук Золя Львович Сироткин, заместители главного конструктора Анатолий Васильевич Зотов, Генрих Иванович Терновский; начальники конструкторских бюро Леонид Иванович Добрых, Эраст Иванович Иванов; главный технолог Дмитрий Иванович Сырокваш, заместитель главного технолога Степан Иванович Гриценко; директор завода Иван Романович Сидорович; главный инженер завода Евгений Константинович Слабиов, заместитель главного инженера Виталий Иванович Лукьяненко; начальник цеха Александр Яковлевич Питулин.

Читатели «За рулем» от души поздравляют лауреатов с высокой и заслуженной наградой, желают им новых творческих и трудовых успехов.

НА СТАРТЕ «АВТОКЛАСС»

Отличный подарок для ремонтников приготовили на Минском автозаводе. Здесь построен «Автокласс» — мастерская на колесах.

Очень красиво выглядит этот вагон, смонтированный на площадке прицепа. В нем оборудовано более двадцати закрытых секций для хранения запасных частей, шкафчики для инструмента и приборов. В передней части вагона — уютный салон для экипажа. Здесь откидные мягкие постели, тумбочки для личных вещей, платяной шкаф, письменный стол, умывальник. Предусмотрено все, чтобы специалисты в длительной командировке не только плодотворно работали, но и отдыхали с комфортом.

«Автокласс» подготовлен к первому путешествию по территории Польши, ГДР и Болгарии.

Цель поездки — помочь нашим друзьям из социалистических стран эффективнее эксплуатировать МАЗы. Минчане окажут за рубежом не только практическую помощь транспортникам. Они выступят с лекциями и докладами на народных предприятиях и в сельских кооперативах, наглядно продемонстрируют автомобилистам прогрессивные методы ремонта и регулировки узлов автомобиля, познакомят их с новейшими приборами, предназначенными для определения технического состояния топливной аппаратуры и двигателя.

Техника пятилетки

СЕВЕРНЫЙ КрАЗ

Более чем на половине территории нашей страны в январе средняя температура ниже минус 20 градусов. Практически это все области восточнее Оби—Иртыша. Особо сильными морозами отличаются Якутия и Магаданская область (районы Якутска, Оймякона, Верхоянска). В декабре, январе и феврале здесь бывает минус 50—55 градусов. На побережье Ледовитого океана, на Чукотке и в некоторых областях Крайнего Севера сильные морозы почти постоянно сопровождаются ветрами, скорость которых временами достигает 30—40 м/сек.

Отсутствие железных дорог делает особо важной роль автотранспорта в этих местах. Перевозка различных грузов, работа на лесозаготовках и в карьерах, обеспечение всех транспортных нужд населения громадного по территории и значению края зависят от четкой и бесперебойной работы автомобилей в любых климатических условиях, на трудных дорогах.

Природная специфика потребовала создания специальных северных модификаций карбюраторных и дизельных грузовиков, автобусов.

С 1965 года конструкторско-экспериментальный отдел Кременчугского автозавода работает над созданием и доводкой приспособленного для Севера автомобиля на базе самосвала КрАЗ-256Б.

Главным в техническом задании было условие, чтобы машина могла работать при температуре до минус 60 градусов и высокой относительной влажности воздуха.

Такой самосвал — КрАЗ-256БС — создан. Недавно закончились его испытания. Эта машина с колесной формулой 6 × 4 предназначена для различных карьерных и строительных работ. Грузоподъемность автомобиля 12 т при полном весе 23,9 т, габариты 8100 × × 2640 × 2792 мм, база 4780 мм.

Самосвал обладает большим запасом хода по топливу (550 км), что очень важно при работе в отрыве от базы.

Для нормальной эксплуатации на Севере автомобиль должен отвечать трем основным условиям: пуск двигателя при морозах до 60 градусов; работоспособность механизмов и деталей при тех же температурах; нормальные условия для работы водителя и здоровья пассажиров.

На КрАЗ-256БС пуск двигателя обеспечен подогревателем ПЖД-44Б тепловой производительностью 40 тысяч ккал. и приспособлением 5ПП-40 (старт-пилот) для впрыска в цилиндры в момент пуска специальной легковоспламеняющейся жидкости. Пусковой подогреватель работает на дизельном топливе с низкой температурой застывания. На нем же начинает работу двигатель — до тех пор, пока прогреется топливо в основном баке. Бак и аккумуляторные батареи обогреваются теплом выпускных газов, направляемых по желанию водителя в специальное устройство — отопитель. Распределение тепла регулируется заслонкой. В системе охлаждения за оптимальным тепловым режимом «следит» сам вентилятор, для чего он оборудован автоматической электромагнитной муфтой включения. При необходимости водитель может отключать муфту. Шторка радиатора (взамен жалюзи) и специальный утеплительный капот способствуют более быстрому прогреву двигателя. Очень важен предусмотренный в КрАЗ-256БС обогрев аккумуляторов: при низкой температуре электролита они не успевают подзарядиться и очень быстро выходят из строя.

Длина передних рессор увеличена до 1400 мм, что сделало подвеску менее жесткой.

Рулевой механизм снабжен гидроусилителем.

В дополнение к основному и стояночному установлен тормоз-замедлитель. Действие его основано на создании противодавления в выпускном трубопроводе (перекрытием заслонки) с одновременным отключением подачи топлива.

Эксплуатация автомобиля в северных условиях требует некоторых дополнительных мер обеспечения безопасности. Улучшают видимость противотуманные фары. Пневматический звуковой сигнал обеспечивает хорошую сигнализацию при обгонах. Облегчает обгон и расположение выпускной трубы справа (при низких температурах отработавшие газы конденсируются в густой туман, резко ограничивая при левостороннем выпуске газов видимость водителю встречной и идущей сзади машины).

Генератор переменного тока со встроенным выпрямителем мощностью 1000 ватт обеспечивает все потребители энергии и зарядку двух аккумуляторных батарей 6ТСТ-165-ЭМС.

Все конструктивные и эксплуатационные материалы — резиновые изделия, шины, пластмассы, антифриз, масла и смазки в силовых передачах, гидросистемах, двигателе, подшипниках и амортизаторах — рассчитаны на работу при температурах до минус 60 градусов.

Особое внимание уделено кабине водителя. Все стенки, двери и пол ее утеплены поропластом, гофрированным и листовым картоном, автобимом, парусиной. Стекла — двойные, герметизированные, между ними заложена трубка с силикагелем для поддержания низкой влажности. Установлен эффективный отопитель кабины с электромотором большой мощности.

Испытания, проведенные зимой 1966—1967 и 1967—1968 гг., показали высокую эффективность всех дополнительных узлов и новых материалов. Пуск двигателя и работа автомобиля не вызывали затруднений при безгаражном хранении на морозе до 47 градусов и ветре до 10 м/сек.

Меры, принятые по утеплению кабины, позволили в этих условиях водителю работать без верхней одежды, отлично видеть дорогу.

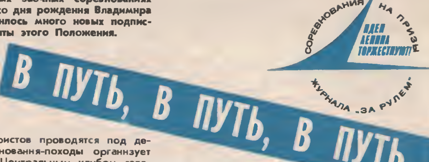
Скоро Север получит столь нужную ему машину.

В. ПРИХОДЬКО,
инженер
г. Кременчуг



КрАЗ-256БС на дорогах Якутии.

В первом номере нашего журнала за минувший год было опубликовано Положение о Всесоюзных двухгодичных заочных соревнованиях автомототуристов в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина. В 1969 году у журнала появилось много новых подписчиков. Для них мы публикуем основные пункты этого Положения.



Заочные соревнования-походы автомототуристов проводятся под девизом «Идеи Ленина торжествуют!». Соревнования-походы организует редакция журнала «За рулем» совместно с Центральным клубом автомототуристов ЦС по туризму ВЦСПС. Итоги походов публикуются в апрельском номере журнала 1970 года, посвященном 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

ТЕМЫ ПУТЕШЕСТВИЙ

Маршруты путешествий автомототуристов должны быть связаны с одной из предлагаемых тем:

Жизнь и деятельность В. И. Ленина.
В. И. Ленин и создание материально-технической базы коммунизма.
В. И. Ленин и Вооруженные Силы страны Советов.
В. И. Ленин и комсомол.
В. И. Ленин и культурная революция.
Жизнь и деятельность боевых соратников В. И. Ленина — ветеранов партии и революции.

Участники могут выбрать и другие темы походов, отвечающие девизу соревнований.

УЧАСТНИКИ

В заочных соревнованиях-походах могут участвовать автомототуристы как в составе команд, так и лично (индивидуально) на автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, мопедах и мотовелосипедах любых марок и моделей.

Командными считаются такие походы, в которых принимают участие не менее трех человек на двух автомобилях или двух человек на двух мотоциклах (мотороллерах) или мопедах. Максимальное число участников и машин в одной команде не ограничено. Командное путешествие совершается по одной маршрутной книжке (листу).

Допускаются смешанные команды, включающие, например, автомобили и мотоциклы. И в групповом и в индивидуальном путешествии должен быть руководитель похода, имеющий удостоверение водителя.

КАК ОФОРМИТЬ УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ

Для участия в заочных соревнованиях секции (клубы) автомототуристов, первичные организации (автомотоклубы) ДОСААФ, школы, профтехучилища, техникумы, институты и другие организации, а также индивидуальные участники должны выслать в редакцию журнала заявку и схему маршрута путешествия. После регистрации заявки команде (участнику) присваивается номер, который высылается ей (ему) вместе с эмблемой соревнований и маршрутной книжкой. Во время путешествия эмблема с номером укрепляется на машине (ветровом стекле автомобиля, ветровом щитке мотоцикла и т. п.).

Заявка подается не позже чем за 15 дней до начала путешествия (форма заявки приводится ниже). Участники за период соревнований могут совершить два или даже несколько походов, но при этом на каждый поход должна быть представлена отдельная заявка со ссылкой на предыдущий пробеговый номер.

Время начала путешествия, график и скорость движения выбираются самими участниками на основе действующих «Правил организации туристских путешествий по территории СССР», утвержденных ЦС по туризму (путешествия организуются только в пределах Советского Союза).

Основным путевым документом участников заочных соревнований являются маршрутные книжки или маршрутные листы утвержденного образца, выдаваемые редакцией или же Советами по туризму и секциями (клубами) туристов.

В пути следования каждая команда или индивидуальный участник соревнования обязаны делать в маршрутной книжке или маршрутном листе отметки о прохождении пунктов маршрута в одной из организаций: секциях (клубах) туристов, автомотоклубах ДОСААФ, в кемпингах, пансионатах, гостиницах, турбазах или в местных советских, комсомольских, спортивных органах и, в порядке исключения, в почтовых отделениях (погашением почтовой марки).

Без отметок о прохождении пунктов маршрута жюри не принимает к рассмотрению материалы о путешествии.

Участники соревнований несут персональную ответственность за соблюдение правил движения по улицам и дорогам страны. Организаторы соревнований не принимают на себя никакой ответственности за ущерб, который может быть причинен людям или имуществу во время путешествий.

ОТЧЕТ О ПОХОДЕ

После окончания похода участники соревнований составляют отчет и высылают его в адрес редакции «За рулем» с пометкой «Заочные соревнования».

Отчет должен быть составлен в письменном виде и по возможности иллюстрирован. Отчеты о путешествиях принимаются до 1 января 1970 года.

Форму отчета определяют сами участники соревнований. Это может быть и дневник, и путевые заметки, и просто обстоятельное сообщение о том, как прошел поход, что больше всего запомнилось, какая работа проведена в пути, какие материалы собраны.

К отчету должны быть обязательно приложены: схема маршрута с указанием расстояния между основными населенными пунктами (правильность указанного в схеме километража жюри определяет по «Атласу автомобильных дорог СССР»), маршрутная книжка или маршрутный лист (копии этих документов не принимаются). Необходимо также прислать список участников похода. Маршрутные книжки и маршрутные листы возвращаются по просьбе руководителей путешествий. Присланные в редакцию отчеты не возвращаются.

НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Победители, занявшие первые три места в групповых и индивидуальных походах на автомобилях, мотоциклах и мопедах, награждаются ценными призами, вымпелами и дипломами журнала «За рулем». Кроме того, установлены специальные призы: за наиболее интересный, наиболее трудный по дорожным условиям, а также самый дальний маршруты. Получат призы секция (клуб) автомототуристов, первичная организация ДОСААФ, выставившие наибольшее число участников, а также юношеские команды клуба, секции Дома (Дворца) пионеров и школьников, Дома (Дворца) школьников-комсомольцев или училища профтехобразования за наиболее интересный поход, лучшие команды техникумов и институтов.

Все многодневные путешествия, удовлетворяющие разрядным нормам и требованиям по автомототуризму, квалифицируются в соответствии с категорией сложности. Это дает право на получение в установленном порядке спортивных разрядов по автомототуризму.

Образец

ЗАЯВКА

на участие во Всесоюзных заочных соревнованиях на призы журнала «За рулем»

Прошу допустить нас (меня) к участию в заочных соревнованиях автомототуристов.

Сообщаем (сообщаю) данные о себе.

Название и адрес организации: секции (клуба) автомототуристов, первичной организации ДОСААФ и т. д.

Сведения о руководителе и участниках похода:

Фамилия, имя и отчество.

Год рождения.

Спортивный разряд (вид спорта или туризма).

Профессия.

Марки, модели и государственные номера машин.

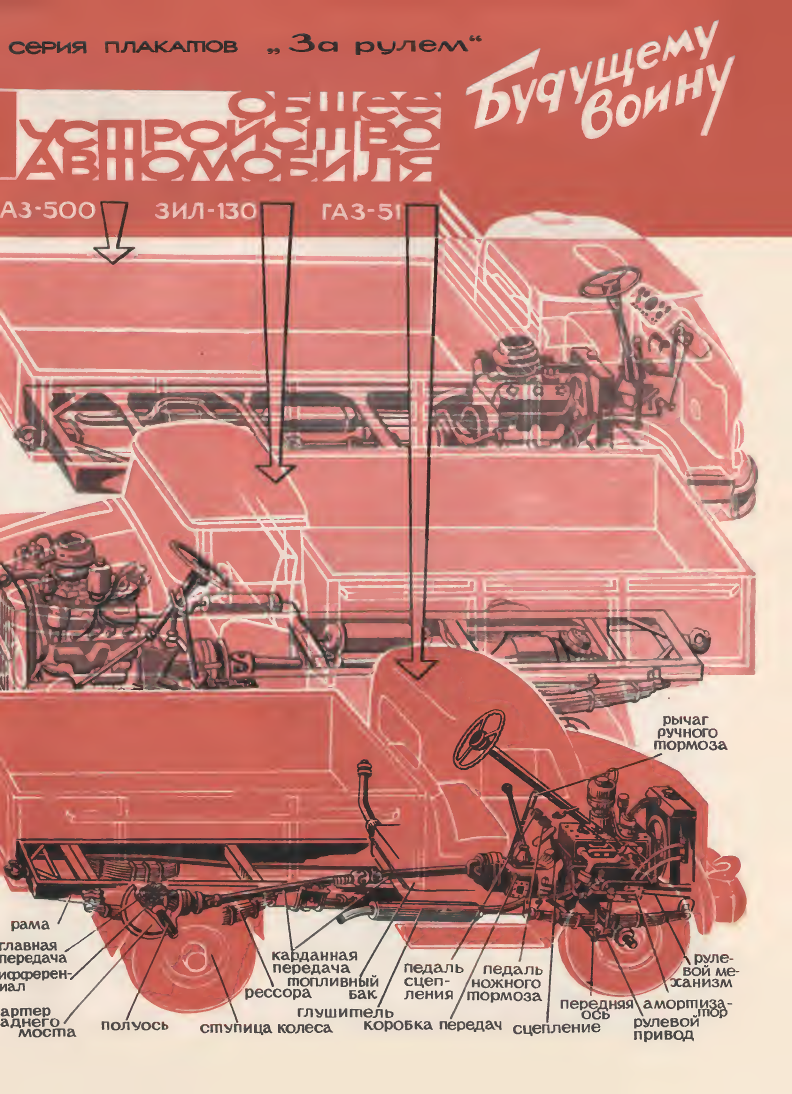
Домашний адрес.

Схема маршрута путешествия прилагается.

С Положением о Всесоюзных заочных соревнованиях автомототуристов ознакомился.

Руководитель путешествия

(подпись)


серия плакатов „За рулем“
Будущему воину
общее устройство автомобиля
АЗ-500
ЗИЛ-130
ГАЗ-51
рычаг ручного тормоза
рама
главная передача
ифферен-иал
артер аднего моста
полуось
ступица колеса
карданная передача
топливный бак
рессора
глушитель
коробка передач
педаль сцеп-ления
педаль ножного тормоза
сцепление
передняя ось
амортиза-тор
рулевой привод
руле-вой ме-ханизм

С этой темы начинают знакомство с автомобилем юноши, пришедшие на учебные пункты допризывной подготовки. В помощь тебе, наш молодой читатель, и предназначается плакат, помещенный на соседней странице. На нем показано расположение агрегатов и механизмов автомобиля. Преподаватель расскажет о назначении и принципе действия каждого из них. Наша же задача — дать наглядную иллюстрацию к его рассказу.

Первая тема включает также знакомство с автомобильным транспортом, его ролью в народном хозяйстве и обороне страны. Вот об этом — несколько вступительных слов.

История нашего автомобилестроения по существу началась лишь после победы Октября.

В 1924 году созданный в Москве на базе авторемонтных мастерских завод АМО (ныне на его месте — ЗИЛ) начал выпуск первых советских автомобилей. Через год на дороги страны вышли грузовики Ярославского автомобильного завода. В 1932 году массовый выпуск легковых и грузовых автомобилей начал Горьковский автозавод. В 1940 году дал первую продукцию Московский завод малолитражных автомобилей.

Во время войны вступили в строй Уральский и Ульяновский, а затем — в 40—50-х годах — Минский, Кременчугский, Белорусский автомобильные заводы, Львовский, Павловский, Ликинский, Курганский, Рижский автобусные, а также предприятия, выпускающие специализированные автомобили, полуприцепы и прицепы.

В настоящее время советские автозаводы выпускают шесть основных моделей легковых и более 20 моделей грузовых машин. Автомобильная промышленность СССР бурно развивается. В соответствии с директивами XXIII съезда КПСС производство грузовых автомобилей в стране к концу нынешней пятилетки увеличится на 60—70 процентов, а легковых — почти в четыре раза, для чего расширяются существующие и строятся новые автозаводы.

Большую роль играет автомобильный транспорт в обороне страны. Автомобили широко используются в армии для перевозки личного состава и различных военных грузов, буксировки артиллерийских систем, на них монтируется и перевозится ракетное и другое специальное вооружение, а также техническое оборудование, обеспечивающее боевые действия войск.

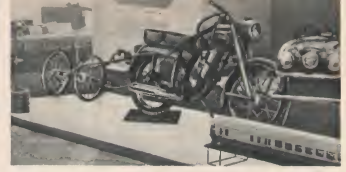
Конструкция современного автомобиля достигла высокой степени совершенства. И будущему военному водителю надо хорошо усвоить назначение, расположение, устройство и взаимодействие всех его механизмов, агрегатов и приборов.

Литература:

1. Максимов А. Е. Основы устройства автомобиля (для учебных пунктов), изд. ДОСААФ, 1968.
2. Провоторхов В. С. Практикум по автомобилю для средней школы. Учпедгиз.
3. Калисский В. С., Манзон А. И., Нагула Г. Е. Автомобиль (учебник шофера III класса), изд. «Транспорт», 1968.
4. Бумштейн С. И., Натаров А. И., Левковский Н. Я. Учебное пособие автолюбителя, изд. ДОСААФ, 1967.

В следующем номере журнала будет помещен плакат, иллюстрирующий вторую тему программы — «Устройство автомобильного двигателя и его работа».





ТВОРИ, ВЫДУМЫВАЙ, ПРОБУЙ!

Нет такой отрасли промышленности, завода, конструкторского бюро, института, профессионально-технического училища, где молодежь не участвовала бы в смотрах технического творчества или конкурсах мастерства.

Пять тысяч лучших работ, прошедших трудный многоэтапный путь отбора на районных, городских, областных, краевых и республиканских смотрах, можно было увидеть на Всесоюзной выставке технического творчества молодежи, проходившей под девизом: «Юбилею комсомола — мастерство и поиск молодых».

Чтобы разместить все экспонаты, пришлось отвести место в 25 павильонах ВДНХ, общей площадью 10 тысяч кв. м. Авторы открытий, изобретений, рационализаторских предложений — это люди в возрасте до 30 лет, а также молодежные коллективы, общественные конструкторские и технологические бюро и другие творческие объединения.

Невозможно перечислить все интересное представленное на выставке хотя бы в одной интересующей нас области авто- и мотостроения, организации движения транспорта. Большое впечатление производит аппарат на воздушной подушке, созданный коллективом самодеятельного КБ Харьковского авиационного института.

На стендах можно было увидеть прибор для проверки работы стеклоочистителей автомобиля — «дворников». Крайне важна их надежность для безопасности движения. Попробуй управлять тяжело нагруженным самосвалом, если из-за снега или грязи плохо видна дорога. Стенд, созданный молодыми специалистами Красногорской автоколонны № 1510 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, поможет быстро определить, как будет работать стеклоочиститель в разных условиях.

Большой популярностью и спросом пользуются у нас мотоциклы ИЖ. Молодой инженер В. Иванов сконструировал установку автоматического контроля и управления конвейером сборки мотоциклетных двигателей. Им же спроектирована установка для электронно-вычислительной машины «Минск-1», подготавливающая оперативные данные о производстве моторов.

Бурное развитие электроники позволило многим молодым новаторам создать всевозможные установки для программированного обучения и проверки знаний учащихся. В Ленинградском электротехническом институте связи сконструирован кибернетический светофор, обеспечивающий максимально возможную пропускную способность транспорта на перекрестке. Информацию светофор получает от четырех контуров. Они находятся под проезжей частью улицы на расстоянии 50 м от перекрестка. Так называемая «схема логики» производит сравнение количества машин, подходящих к перекрестку с различных направлений, и в результате ряда операций включает зеленый сигнал для транспорта, который движется по наиболее загруженной улице. В схему заложена «память» о пешеходах — им обеспечивается переход улицы при интенсивном движении.

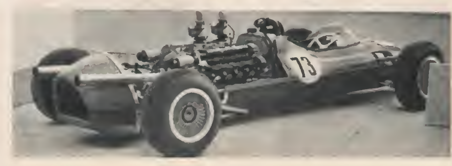
Авторы лучших работ награждены памятным знаком и дипломом «Лауреат смотра технического творчества молодежи 1968 года». Кроме того, дирекция ВДНХ СССР наградила около 2000 молодых новаторов золотыми, серебряными и бронзовыми медалями.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ

На верхнем фото — аппаратура для испытаний тормозных систем, созданная группой молодых инженеров ВНИИмотопрома.

На фото внизу — гоночный автомобиль ХАДИ-8, изготовленный молодыми конструкторами Харьковского автодорожного института под руководством заслуженного мастера спорта В. Никитина.

На этой машине один из участников разработки — В. Капшеев установил несколько всесоюзных рекордов на коротких дистанциях. Несущий кузов, пневматическая подвеска всех колес отличают ХАДИ-8 от других машин этой группы.



Дорогая редакция! Мы с женой просим вас отблагодарить неизвестного нам шофера.

Однажды с женой случилось несчастье — заболела, нужна была срочная операция, а до больницы более ста километров. Жили мы в то время в Экибастузском районе, в совхозе имени Ленина. Директор дал мне машину, посадили жену в кабину, укутали потеплее — и в дорогу, которая занесена снегом. Выжимаю из своего старичка-«газика» все что можно, стонет бедняга, ползет.

РАССКАЗ ВОДИТЕЛЯ О ВОДИТЕЛЕ

Но вот в одном месте застряли как следует — ни взад ни вперед. До больницы осталось километров двенадцать, я ночь уже близится. Вылез я из кабины, посмотрел — без бульдозера не обойтись: сидит мой «газик» на раме. А жена стонет, и бензин на исходе. И решил я идти на трассу. До нее километров пять.

Добрел по колено в снегу до трассы. Останавливаю одну, другую машину, ничего не получается. Один говорят: а если я сам сяду — кто меня вытянет? Другой: у меня бензину маловато. Третий: спешу, некогда. Простоял я с час, а то я больше. Смотрю, идет «Урал-375», тащит за собой трейлер, и на нем какое-то оборудование буровое стоят. Я со всех ног к «Уралу». Шофер остановился, спрашивает: что, старина? (По возрасту он мне в сыновья годится.) Я к нему со своим горем — так, мол, я так, помоги, жена там у меня погибает. Вытаскиваю пятерку. Посмотрел он на меня и говорит: «Отцепляй трейлер, а деньги убери, я не колымщик, как ты думаешь». Отцепил я прицеп его, сели мы с ним в кабину, он спрашивает: «Куда ехать?» Я показал, я он дунул напрямик по целине к моей машине.

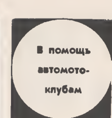
Забрал водитель «Урала» к себе в кабину жену, а мне говорит: «Цепляйся «на длинное зажигание». Потащил меня по целине напрямую. Въехали в город, он надавил на сигнал и жмет прямо к больнице, а я у него в хвосте сижу. Вовремя попали в больницу. Хирург сказал, что еще несколько минут, и могло бы кончиться плохо. Жену сразу же на операционный стол.

Подходит ко мне мой шофер и говорит: «Давай отцепляй свою балалайку (это он на мой «газик» так). У тебя, небось, и талонов нет на бензин. На вот тебе 150 литров, добраться хватит».

После этого он развернулся и уехал. Когда его машина уже была за воротами, я вспомнил, что не успел даже как следует отблагодарить его и фамилию не спросил. Только и запомнил его говорил «Мне до Калкамана эту каракатицу тащить», да еще на руке у него была наколка, и я запомнил три буквы С.А.Ф. Что они означали, не знаю.

Жена моя выздоровела, и вот мы с ней часто вспоминаем того шофера, а где он есть — не знаем. Сколько раз я проезжал по этому тракту, надеялся: может, случайно встречусь с ним. Но так и не встретился.

П. ВОРОНЦОВ



Новые программы — новые требования

В разгаре учебный год в автомотоклубах патриотического Общества. Десятки тысяч юношей, готовясь встать в солдатский строй, овладевают профессией водителя автомобиля, изучают основы военного дела. Сокращение сроков действительной службы, определенное Законом о всеобщей воинской обязанности, налагает на каждого призывника большую личную ответственность. Не меньшая ответственность — и на руководителях учебных организаций ДОСААФ, готовящих технических специалистов для армии и флота.

Клубы работают ныне в условиях, значительно отличающихся от прошлых лет. Они определяются новыми программами подготовки призывников по специальности водителя автомобиля 3-го класса.

Для автомотоклубов ДОСААФ утверждены две программы (см. таблицу): одна — в объеме 580 часов, рассчитанная на юношей, занимающихся без отрыва от производства, и вторая — для тех, кто обучается с отрывом от основной работы. Объем ее 700 часов. Разница, как видите, существенная. Эта категория курсантов имеет 30 часов для дополнительного изучения теории автомобиля, 56 — для практических занятий и 34 — на слесарные работы. Водители дизельных и специальных автомобилей будут обучаться по 700-часовой программе.

Предметы	Всего часов		В том числе			
			теоретические занятия		практические занятия	
Политическая подготовка	20	20	20	20	—	—
Общевойсковая подготовка	30	30	30	30	—	—
Устройство автомобиля	254	284	158	188	96	96
Основы эксплуатации автомобиля	148	204	12	12	136	192
Правила движения	80	80	80	80	—	—
Основы безопасности движения	30	30	30	30	—	—
Слесарные работы	0	34	—	—	0	34
Экзамены	18	18	9	9	9	9
Всего:	580	700	339	369	241	331

Примечание: Кроме указанного в таблице времени, отведенного для подготовки водителя, предусматривается еще 70 часов на вождение (для каждого курсанта).

Комитеты Общества сумеют справиться с новыми задачами, если руководители учебных организаций будут настойчиво добиваться рационального использования времени, отведенного на каждый предмет, повысят контроль за учебным процессом. Понадобится и некоторая его перестройка. Скажем, в новые программы вместо разборочно-сборочных работ включены практические занятия по устройству автомобиля, рассчитанные на прочное закрепление теоретических знаний. Следовательно, для этого необходимо специально оборудовать классы агрегатами, узлами, механизмами, которые должны разбираться частично или полностью. Организационно практические занятия рекомендуются проводить так же, как это делалось раньше при разборочно-сборочных работах — с разделением группы на подгруппы и бригады, или индивидуальным способом, или же фронтальным методом.

Из практических занятий по устройству автомобиля исключены упражнения на снятие и установку приборов. Они будут теперь выполняться на занятиях по техническому обслуживанию автомобиля. Это обстоятельство тоже надо иметь в виду в практике обучения водителей.

При разработке новой программы учитывалось, что многие автомотоклубы ДОСААФ располагают пока старыми моделями автомобилей, такими, как ГАЗ-51А, ГАЗ-63, ЗИЛ-151/157/164А. Их, конечно, и надлежит изучать. Это, однако, не означает, что курсанты не должны знакомиться с конструктивными особенностями новых автомобилей, например ГАЗ-66, ГАЗ-53А, ЗИЛ-130. Напротив. В тех клубах, где этих автомобилей нет, необходимо широко использовать плакаты, макеты, схемы. Стараться приобрести отдельные агрегаты, узлы, механизмы и приборы новых автомобилей, организовать их изучение как на теоретических, так и на практических занятиях.

Качество учебной работы станет тем выше, чем активнее и настойчивее будут внедряться в учебный процесс новые технические средства: тренажеры, кинофильмы, электрифицированные стенды, чем смелее будет развиваться рационализация, изобретательство. В передовых клубах так и поступают. Преподаватели и курсанты своими силами создают макеты, стенды, экспонаты.

Для технического обслуживания нужны специально оборудованные помещения, где должно быть как минимум четыре автомобиля и четыре двигателя для горячей регулировки, щиты с таблицами регулировочных данных, перечни работ технического обслуживания, сгруппированные как по видам работ, так и по темам дан-

кого предмета (двигатель, система питания, электрооборудование, трансмиссия, ходовая часть, рулевое управление, тормозные системы).

Программами также предусмотрено, чтобы курсант перед выездом из парка в первый час вождения затрачивал 15 минут на тщательный осмотр автомобиля. В последний же час вождения 30 минут отводится на обслуживание машины.

Будущие водители теперь получили больше времени на освоение такого важного раздела, как безопасность движения. В учебный план подготовки водителя-профессионала введен предмет, который так и называется: «Основы безопасности движения»; на него отводится 30 учебных часов. Основные элементы теории движения автомобиля, психо-физиологические основы труда водителя, причины дорожно-транспортных происшествий, приемы и методы обеспечения безопасного вождения — вот основные темы этого предмета.

В 1968—1969 гг. время на вождение автомобиля остается пока 50 часов. Однако курс вождения включает больше упражнений — 35. В каждое из них входит от двух до пяти задач, в зависимости от сложности. Объем, содержание и последовательность выполнения всех их для инструктора практической езды является обязательным. Если в пути произойдет вынужденная остановка, обучающийся должен под руководством инструктора обнаружить неисправность в автомобиле, устранить ее и продолжить движение. Вообще предмет «Вождение автомобиля» сейчас усложнился, в него включены такие самостоятельные темы, как «Буксировка», «Вождение автомобиля с прицепом».

Умение водить машину по бездорожью и буксировку следует тренировать особо тщательно. Ведь именно они помогают выработать у будущего воина-водителя те необходимые практические навыки, которые в армейских условиях понадобятся с первых же дней службы.

Качество подготовки будущих воинов-автомобилистов во многом зависит от материально-технической базы клубов. Совершенствовать ее — повседневная обязанность руководителей комитетов и учебных организаций. Но мало еще иметь технику, агрегаты, механизмы, нужно правильно разместить их и использовать. В классах следует оставить только то, что понадобится для изучения. К сожалению, в некоторых клубах помещения захламлены, забиты агрегатами, механизмами. С такой негодной практикой нельзя мириться.

Новое в обучение должны нести прежде всего педагоги, воспитатели. Это их святая обязанность обеспечить наглядность обучения, внедрять все новое и передовое, совершенствовать свое методическое мастерство.

Будущий воин-автомобилист должен хорошо знать уставы, наставления, овладеть стрелковым оружием. В каждом автомотоклубе необходимо иметь военный класс и место для строевых занятий. Огневую подготовку рекомендуется проводить в оборудованных тирах воинских частей или стрелковых клубах ДОСААФ.

Новые программы требуют от руководящего и инструкторско-преподавательского состава учебных организаций Общества вести среди юношей военно-патриотическую пропаганду, глубоко разъяснять идеи великого Ленина о защите социалистического Отечества, прививать любовь к Советским Вооруженным Силам. В единстве обучения и воспитания — успех подготовки будущих воинов, технически грамотных, беззаветно преданных матери-Родине.

А. ПАРШЕВ,
начальник лаборатории учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ

Шестьдесят восемь юношей, готовящихся к службе в армии, получили недавно в Магаданском областном автомотоклубе ДОСААФ профессию шофера. Будущие воины овладели устройством машины, освоили правила движения, прошли хорошую практику технического обслуживания и, конечно, приобрели необходимые навыки в вождении. Экзаменационная комиссия ГАИ особо отметила хорошую подготовку курсантов Г. Хаснутдинова, Б. Гончарова, С. Лебедя, В. Кушниренко.

До службы в армии молодые шоферы успеют поработать на предприятиях и стройках, закрепить полученные в клубе навыки, чтобы прийти на воинскую службу умелыми специалистами.

Фото Я. Романцова

г. Магадан



Перед экзаменами не лишне еще раз открыть капот автомобиля, вспомнить взаимодействие механизмов и агрегатов.

КРАСНОДАР — ДЖУБГА

Шоссейная дорога, пролегающая по черноморскому побережью Кавказа, имеет большое народнохозяйственное значение. Нескончаемым потоком движутся по ней промышленные грузы, товары для населения, дары щедрой южной природы. А с наступлением теплых дней сюда устремляются со всей страны многие тысячи отпускников, путешествующих за рулем. И вся масса машин, достигнув Краснодара, поворачивает на запад к Новороссийску, но, лишь сделав большой крюк, «ложится» на нужный юго-восточный курс в направлении Туапсе и Сочи. Непроизводительно растрачиваются топливо, моторесурс, время.



Отвал грунта на горном перевале.

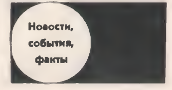
Через год картина резко изменится — вступит в строй новая автомагистраль. Она начинается возле Краснодара, от Пашковского шоссейного моста через Кубань, пройдет по живописным берегам строящегося Краснодарского водохранилища, через курорт Горячий Ключ, предгорные леса и Главный Кавказский хребет и у поселка Джубга сольется с лентой старейшей дороги черноморского побережья. Длина нового шоссе составит 108 километров, а чтобы добраться сюда через Новороссийск, нужно проделать 255. Путь сократится почти в два с половиной раза!

Строительство дороги ведут две основных подрядчика: Азово-Черноморское управление автомобильных дорог и трест «Краснодаррайдорстрой». Работы не утихают ни на один день. На участке Сливное—Саратовская мощные скреперы утюжат землю, перемещая тысячи кубометров грунта. Труднее приходится бульдозеристам, прокладывающим трассу по горным кручам Главного Кавказского хребта. Порою скальный грунт здесь не поддается стальным скребкам, тогда на помощь приходят взрывники. Пролегли уже и первые километры готового асфальтового полотна. Черная лента проходит неподалеку от будущей плотины Краснодарского водохранилища, широкая новая автотрасса поднимается от Джубги к Главному Кавказскому хребту. Недалеко время, когда многочисленные автотуристы смогут проехать к Черному морю кратчайшим путем вдоль живописных берегов рек Псекупс, Каверзе, Шапсуго, Джубга.

Экономические расчеты показывают, что стоимость строительства новой дороги окупится быстрее чем в пять лет.

А. ПЕТРУСЕНКО,
начальник краевого управления строительства и ремонта дорог,

Ю. ШМЕЛЕВ,
журналист



ЗАСЕДАНИЕ ПЯТЬДЕСЯТ ДЕВЯТОЕ

КЛУБ автолюбитель

„Запорожец"

Сегодняшнее заседание мы начинаем с «Запорожца». Тема — передняя подвеска. Когда она работает плохо, трудно ездить.

Для ответов на многочисленные вопросы автолюбителей, как лучше исправить дефекты передней подвески, сегодня в «Клуб» приглашены инженеры завода «Коммунар» Л. Г. СПЕКТОРОВ и К. С. ФУЧАДЖИ.

Передаем им слово.

Рис. 1. Передняя подвеска автомобиля ЗАЗ-965: 1 — гайка крепления амортизатора; 2 — верхний рычаг; 3 — стяжной болт верхнего рычага; 4 — гайка стяжного болта; 5 — втулка стойки поворотного кулака; 6 — втулка шкворня; 7 — обойма опорного подшипника; 8 — пластмассовая шайба упорного подшипника; 9 — стальная шайба; 10 — шкворень; 11 — стопор; 12 — стопорный штифт; 13 — поворотный кулак; 14 — стойка поворотного кулака; 15 — нижний рычаг; 16 — нижний грязезащитный колпак; 17 — резиновое защитное кольцо; 18 — палец стойки; 19 — контр-гайка; 20 — болт крепления торсиона; 21 — наружная втулка рычага; 22 — внутренняя втулка; 23 — торсион; 24 — центральная втулка; 25 — труба.

ГДЕ «СОБАКА ЗАРЫТА»? Бывает, что автомобиль ЗАЗ-965, 965А или 965АБ после длительного пробега (особенно по плохим дорогам), как принято говорить, «клюет носом». При этом ухудшаются ходовые качества, не говоря уж об эстетической, что ли, стороне дела — автомобиль словно бы припадает на передние колеса. Пытаясь восстановить положение «передка», автолюбители иногда подкладывают в таких случаях под кронштейны моста резиновые подушки или швеллеры. Внешне автомобиль вроде бы восстановлен, но при езде создается впечатление, будто подвеска совсем не работает. Это и в самом деле так. Удары от дороги передаются кузову, на нем возникают трещины, и вскоре можно обнаружить погнутость рычагов — изменяется развал. Эксплуатировать автомобиль нельзя. И все потому, что с самого начала была устранена не причина неисправности, а только ее следствие.

Передняя часть опускается, когда провернутся показанные на рис. 1 центральные втулки 24 (это случается на машинах первых выпусков), а также когда потеряют упругость один или оба торсиона 23 при поломке их листов. Пластинчатые торсионы в подвеске «Запорожца» — это упругие элементы, выполняющие такую же роль, как, например, цилиндрические пружины в передних подвесках «Москвича» или «Волги». Каждый торсион состоит из семи специально термообработанных и сваренных между собой по концам пластин (из стали 50ХФА). Они работают на скручивание.

Средние части торсионов удерживаются от проворачивания в трубах 25 подвески центральными втулками с квадратными отверстиями. Таким образом, каждое колесо закручивает (нагружает) только свою половину верхнего и нижнего торсионов, что обеспечивает независимую подвеску колес.

От осевых перемещений в трубах торсионы удерживаются стопорными болтами 20, которые фиксируются гайками 19. Болты изготовлены из стали 40Х и термообработаны. Их надо заворачивать осторожно, чтобы конические концы, пройдя тело центральных втулок, попали в лунки, засверленные в торсионах. Момент затяжки — 6—7 кгм.

Такими же болтами крепятся кованые рычаги 2 и 15 на концах торсионов. Рычаги также имеют квадратные отверстия.

ЛЕГКИЙ СЛУЧАЙ. В первых выпусках «Запорожцев» центральные втулки обжимались в трубе. Такая фиксация не всегда прочно удерживала их. Часто втулки разбалтывались и проворачивались (впоследствии втулки стали дополнительно укреплять электрозаклепками).

У «старых» передних подвесок такой дефект устранить нетрудно. Поворачиваем втулку в крайнее по ходу рычагов вниз положение и засверливаем два отверстия диаметром 10 мм под разными углами. Затем через эти отверстия электросваркой прикрепляем втулки к трубам.

...И БОЛЕЕ ТРУДНЫЙ. Когда передняя часть автомобиля опускается из-за неисправности торсионов (поломка листов, остаточная деформация) — объем работы увеличивается. Обычно страдают наиболее нагруженные крайние листы. Наилучший способ в этом случае, конечно, замена торсионов.

Но, даже имея новые торсионы, сделать перестановку не совсем просто: старые трудно вынуть — поломанные листы упираются в центральную втулку. Приходится опиливать сварку на концах торсионов, затем отсоединять поломанные листы и лишь потом вынимать. После этого надо выбить торсион молотком через проставку. Можно отремонтировать старые торсионы, заменив у них поломанные листы.

Собранный торсион вставляем для центровки пластин в квадратное отверстие рычага как в оправку (листы по всей длине торсиона должны быть параллельны). Выступающие торцы листов выравниваем и свариваем между собой электросваркой, приняв все необходимые меры, чтобы не отпустить их. Концы торсиона после сварки надо опилить так, чтобы они свободно проходили в отверстия центральных втулок и рычагов.

НЕ ПОГНУТЫ ЛИ РЫЧАГИ? «Запорожец» обладает хорошей проходимостью несмотря на то, что у него только два ведущих колеса. Принимая его за вездеход, мы подчас пускаемся

исправляет осанку

в рискованные поездки. И результат— автомобиль стал хуже слушаться руля, его тянет в сторону.

При внимательном осмотре обнаруживается одностороний износ протектора, как следствие значительного изменения угла развала передних колес. Правильный развал может нарушиться по трем основным причинам. Сильно изношены втулки 6 шкворней, либо втулки 5 стойки поворотного кулака, либо ...погнуты сами рычаги.

Последнюю неисправность без разборки не обнаружишь. Для этого надо проверить, параллельны ли (так должно быть) оси цилиндрических частей рычагов, расположенных в трубах, осям пальцев 18.

Делается это так. Рычаг цилиндрической частью помещают на призмы, установленные на плите, а в отверстие для пальца вставляют (без зазора) цилиндрическую оправку. Затем при помощи рейсмуса или другим способом проверяют расстояние от поверхности плиты до оправки в различных точках. Разность этих расстояний не должна превышать 0,2 мм на длине 100 мм.

БЕЗ РАЗБОРКИ НЕ ОБОЙТИСЬ. Для выбора осевых зазоров, образовавшихся в соединении «стойка—рычаги» из-за износа деталей, предусмотрена регулировка поворотом пальцев 18. Она подробно описана в инструкции. Если такой регулировкой устранить люфт стоек не удается — нужно заменять шайбы в пакетах на новые. Для замены втулок необходимо разбирать подвеску. Не обойтись без этого и при замене торсионов или проверке рычагов.

Поэтому для всех случаев одинаково полезны будут рекомендации, как правильно и с минимальными затратами сил и времени разобрать и собрать переднюю подвеску.

Ее можно снять целиком. Порядок работы следующий.

Ставим переднюю часть автомобиля на козлы и снимаем колеса. Отсоединяем гибкие шланги гидропривода тормозов. В зависимости от вида ремонта и условий работы можно избежать отсоединения шлангов и тем самым последующей заправки системы и ее прокачки. Можно отвернуть тормозные щиты, снять их с кулаков и подвесить на проволоке к кронштейнам, которыми крепятся тормозные шланги на кузове. Далее, сняв с вала рулевого механизма сошку или выпрессовав из нее шаровые пальцы и отвернув гайки 1 крепления амортизаторов к кузову, мы в основном подготовим автомобиль к опусканию подвески. Чтобы затем при сборке правильно установить сошку, следует на ней и на валу нанести метки. Теперь остается отвернуть последние шесть болтов (два внутри кузова и четыре снизу).

Целиком снимать подвеску необходимо при капитальном ремонте, когда в перечень операций, кроме всего, входит, например, замена втулок рычагов.

Однако многие автомобилисты поступают так и при ремонте меньшего объема, когда хотят работать при хорошей освещенности, иметь свободу действий, чтобы поменьше «гнуть спину».

При ремонте торсионов, замене втулок стойки или пакетов шайб, втулок шкворня и т. п. можно ограничиться частичной разборкой. Снять только узел стойки 14 в сборе с кулаком 13. Следует напомнить, что к болтам, крепящим торсионы в трубах, можно подобраться снизу и через люк в гнезде аккумулятора.

Чтобы снять рычаги, предварительно демонтируем поворотный кулак со стойкой. Для этого достаточно отвернуть гайки 4 и вынуть стяжные болты 3.

Когда снимем резиновый буфер, поступаем следующим образом. Освобожденный верхний рычаг поднимаем вверх домкратом и в таком положении действуем отверткой. Буфер следует очистить изнутри от грязи и ржавчины, а перед установкой на место смазать тормозной жидкостью.

Теперь вывертываем стопорные болты 20 и легкими ударами молотка выбиваем рычаги из труб.

МЕНЯЕМ ВТУЛКИ РЫЧАГОВ. Конечно, к этой работе приступаем, убедившись, что втулки 21 и 22 рычагов действительно сильно изношены. Выпрессовать их из труб проще всего при помощи специального съемника, показанного на рис. 2 (или аналогичного по принципу действия). При установке он вдвигается в трубу до тех пор, пока захваты 5 пройдут своими выступами за внутреннюю втулку. После этого разжимаем захваты, затягивая гайку 2. В таком положении съемник изображен на рисунке. Выпрессовываем втулку, вращая гайку 3. Сначала должна пойти внутренняя, а затем наружная.

Далее замеряем посадочные места в трубе под внутреннюю и наружную втулки в двух взаимно перпендикулярных плоскостях. Новые втулки необходимо обработать по наружному диаметру под размер, обеспечивающий натяг при запрессовке в пределах 0,02—0,14 мм.

По внутреннему диаметру втулок следует проточить спиральную смазочную канавку прямоугольного сече-

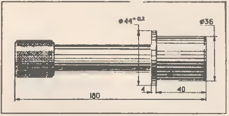


Рис. 3. Оправка для запрессовки втулок рычагов.

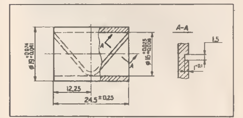


Рис. 4. Втулка шкворня.

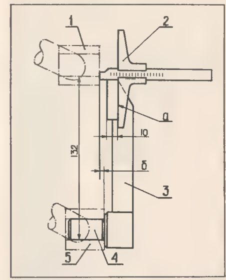


Рис. 5. Приспособление для замера расстояния между торцами рычагов: 1— верхний рычаг; 2 — движок; 3 — стойка; 4 — палец; 5 — нижний рычаг.

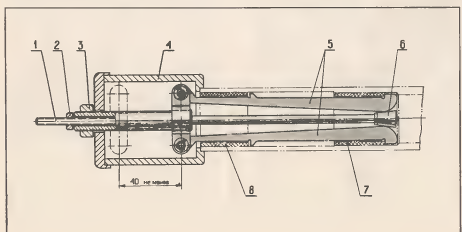


Рис. 2. Приспособление для выпрессовки втулок рычагов: 1 — шток; 2 — гайка, разводящая захваты; 3 — рабочая гайка; 4 — корпус; 5 — захваты; 6 — разжимной конус; 7 — внутренняя втулка; 8 — наружная втулка.

ния шириной 3 мм и шагом 40 мм. В запрессованных и окончательно обработанных втулках глубина канавки должна быть 0,5—0,8 мм. Втулки запрессовываем при помощи оправки, показанной на рис. 3. Внутренние — на глубину 100 мм от торца трубы до наружного торца втулки, а наружные — той же оправкой заподлицо с торцом трубы.

После этого каждую пару втулок верхних и нижних труб нужно одновременно обработать под размер, обеспечивающий зазор между ними и рычагом в пределах 0,06—0,15 мм для металлокерамических и 0,2—0,4 мм для капроновых втулок. Параллельность осей должна быть выдержана в пределах 0,2 мм на крайних точках. Если втулки из капрона, текстолита или бронзы, это можно сделать, обработав обе втулки (напроход) разверткой.

Между рычагами и трубами установлены резиновые сальники. Они предотвращают вытекание смазки из полости труб. Срок службы втулок и рычагов во многом зависит от состояния этих уплотнений.

УСТРАНЯЕМ ЛЮФТ. Люфт шкворневого соединения — одна из причин многих бед. Его можно проверить так: покачать поднятое колесо, взявшись за него сверху и снизу. При этом замеряем перемещения нижнего обреза тормозного щита по отношению к стойке. Наибольшее допустимое отклонение — 0,8 мм. В таком случае максимальный диаметральный зазор между шкворнем и втулкой составляет 0,4 мм. Перед проверкой шкворневого соединения надо убедиться, что нет люфтов в ступице и в соединении «стойка — рычаги». Люфты можно устранить регулировками, которые приведены в инструкции по эксплуатации.

Если решено менять втулки — начинаем с разборки. Снимаем узел «стойка — поворотный кулак» (об этом уже было сказано выше). Теперь, несильно ударяя молотком по пальцам 18 (см. рис. 1), выбиваем их вместе с грязезащитными колпаками 16 и пакетами регулировочных шайб. Затем со стороны, противоположной раскерненному концу, выпрессовываем при помощи бородка стопорный штифт 12. Берем проставку из цветного металла и через нее (снова молотком) выбиваем сам шкворень.

Втулки шкворня можно выпрессовать также, использовав оправку типа изображенной на рис. 3, только меньшую, соответствующую размерам втулок шкворня. Ею же запрессовываем новые втулки. Если нет готовых, их надо выточить по чертежу (рис. 4) из бронзы Бр ОЦС 4-4-2,5 или близкой по составу.

Запрессованные в стойку втулки (заподлицо с внутренними торцами) обрабатываем одновременно разверткой по внутреннему диаметру до размера $16^{+0,025}_{+0,006}$ мм. Перед развертыванием надо пропилить в верхней втулке паз для обоймы 7 опорного подшипника (см. рис. 1).

После этого собираем, узел. На верхнюю часть поворотного кулака устанавливаем опорный подшипник. Сначала вставляем стопор 11, после этого надеваем стальную шайбу 9, текстолитовую 8 и обойму 7 подшипника. Собранный таким образом кулак вводим в проем стойки. Толщину шайбы 9 следует подобрать такой, чтобы кулак мог свободно поворачиваться, но не имел осевого зазора.

Запрессовываем новый шкворень, убедившись перед этим, что его лыска обращена к отверстию стопорного штифта, с которым она должна совместиться. Стопорный штифт 12 следует раскернить в трех точках со стороны запрессовки.

Как правило, при ремонте шкворневого соединения заодно меняют втулки 5 стойки. При выполнении этой операции надо проследить, чтобы отверстия для прохода смазки во втулках были направлены к торцам шкворня. Зазор между втулкой и пальцем надо выдержать в пределах 0,11—0,045 мм. Грязезащитные колпаки 16 и резиновые кольца 17, установленные с внутренней стороны, должны быть исправны — они предохраняют трущиеся поверхности этого соединения от пыли и грязи.

РАЗВАЛ УСТАНОВЛЕН. При сборке стойки с рычагом надо выбрать осевые зазоры поворотом пальцев 18. Еще важнее правильно подобрать количество регулировочных шайб (толщиной 0,5 мм) в каждом пакете. От этого зависит работа узла. Подбирают эти шайбы по таблице, приведенной в инструкции. Мы же остановимся на том, как точнее замерить исходное расстояние между плоскостями торцов верхнего и нижнего рычагов.

Чтобы получить точный результат, надо вначале задать правильное положение рычагам, то есть ось нижнего рычага 5 (рис. 5) установить на расстоянии 132 мм от верхнего 1. Для этого под нижний рычаг подставляем домкрат.

Теперь следует замерить расстояние б. Легче и лучше всего это сделать при помощи приспособления, показанного на этом рисунке. (Но, как говорится, «на нет и суда нет». Можно обойтись и без него, вооружившись линейками).

Итак, вставляем измерительную стойку 3 пальцем 4 (диаметром 16 мм) в отверстие рычага 5 и прижимаем. Глубиномером 2 замеряем расстояние между плоскостью а стойки 3 и плоскостью верхнего рычага 1. Из полученной величины вычитаем толщину пластины приспособления (10 мм). В зависимости от полученного размера б подбираем количество шайб толщиной 0,5 мм.

Если расстояние между торцами рычагов (размер б) при замере получилось меньше 8 или более 12 мм (крайние значения, приведенные в таблице), это указывает на то, что рычаги подвески не попали на свои места. Надо еще раз проверить, оказались ли стопорные болты в лунках торсионов.

При установке ранее использованных шайб следует подбирать их так, чтобы замеренная суммарная толщина собранного пакета соответствовала толщине пакета новых шайб, количество которых определено по таблице.

После регулировки зазоров между стойками и рычагами или замены шайб следует обязательно проверить величину схождения передних колес и при необходимости отрегулировать ее согласно инструкции.

У ВАС НОВЫЙ „МОСКВИЧ“

Кузов «Москвича» моделей «408» и «412» отличается от моделей «407» и «403» рядом конструктивных решений, осуществленных в нашем автомобилестроении впервые. Это и способ установки ветрового и заднего стекол, и открывающийся вперед капот, и двери «рамочного» типа с приваренными рамками, и управление замком багажника с места водителя и многое другое.

На нескольких заседаниях клуба в 1969 году мы расскажем, как особенности конструкции новых «Москвичей» сказываются на способах их эксплуатации и ремонта. Сделает это начальник конструкторского бюро кузовов отдела главного конструктора МЗМА Сергей Дмитриевич ЧУРАЗОВ. Его первая беседа посвящена задним крыльям.

О такой важной части конструкции кузова, как приварные задние крылья, следует поговорить прежде всего потому, что распространено мнение — я бы назвал его обывательским, — будто они менее удобны, чем съемные. Так ли это? Чтобы выправить съемное крыло даже при небольших повреждениях, обычно приходиться его снимать — внутренняя стенка, отделяющая багажник от внешнего пространства (под крылом), не позволяет подвести оправку или другой рихтовочный инструмент. На приварных же крыльях почти вся внутренняя их поверхность доступна для рихтовки.

На старых «Москвичах» поверхности деталей между съемными крыльями и кузовом трудно защитить от коррозии. Дорожную грязь, скапливающуюся на фланцах и в сопряжениях деталей, невозможно удалить даже сильной струей воды. Отсюда — очаги коррозии, разрушающей фланцы крыльев и сам кузов. Когда же надо снять задние крылья, их крепежные болты чаще всего приходится срубать или перепиливать ножовочным полотном, а пораженные ржавчиной места кузова ремонтировать с применением сварки. Таким образом, легкость смены задних крыльев, на которую обычно ссылаются сторонники старой конструкции, оказывается весьма условным преимуществом. А разве мало случаев, когда задние крылья приходиться менять не из-за повреждений, а по причине сильной коррозии.

В кузове моделей «408» и «412» вся внутренняя поверхность задних крыльев находится внутри багажного помещения и потому более надежно

предохранена от коррозии. Добавьте к этому отсутствие болтов, благодаря чему достигается лучшая герметичность багажника и исключается проникновение воды через места крепления.

Отметим попутно, что внутренние стенки в багажном отделении заменяет поверхность крыльев, и это значительно расширило его. Необходимая жесткость обеспечивается приваренными снизу к полу продольными лонжеронами, толщина которых 2,5 мм. Часть нагрузки, приходящейся при движении автомобиля на кузов, воспринимают сами крылья, составляющие с ним единую силовую систему.

Преимущества приваренных крыльев очевидны. Не случайно же большинство зарубежных фирм отказалось от съемных крыльев на легковых автомобилях всех классов. Более того, широко распространяется сварка с кузовом не только задних, но и передних крыльев. На многих моделях автомобилей задние крылья вообще перестали существовать как отдельные детали и являются составной частью больших панелей кузова. Это уменьшает вес и металлоемкость конструкции, повышает ее экономичность, что особенно важно для машин малых размеров.

Но вернемся к вашему «Москвичу». Как быть, если смято заднее крыло?

Небольшие повреждения исправляются рихтовкой при помощи несложного инструмента. Наружные панели кузова моделей «408» и «412», включая задние крылья, сделаны из пластичной стали толщиной 0,8—0,9 мм и хорошо поддаются рихтовке. В большинстве случаев вмятины выправить несложно. Сам процесс рихтовки можно освоить довольно быстро. Приемы ее описаны в литературе по ремонту кузовов автомобилей.

Если же повреждения заднего крыла нельзя выправить, приходиться менять крыло. Рекомендую способ, неоднократно проверенный как в заводских условиях, так и индивидуальными владельцами автомобилей.

Приготовьте «фронт» работ. Снимите заднее колесо и, если нужно, запасное, коврик, обивку, фонари, бампер, декоративный молдинг и другие детали, которые могут мешать. Отведите в сторону провод подфарника. Бензобак придется снять или заполнить водой, а верхнюю часть горловины и пробку закрыть перед сваркой мокрым асбестом.

Теперь можно приступать к замене. Нанесите линию выреза по всему периметру на расстоянии 15—20 мм от края (рис. 1), исключая верхнюю часть, где крыло удаляется по корню фланца. Вырез делают сверлом и зубилом, обрезным кругом или ножницами.

По намеченной линии просверлите отверстия диаметром 6—8 мм с шагом 30—40 мм. Чтобы не повредить внутренних деталей кузова, пользуйтесь коротким сверлом, выступающим из патрона дрели на 10—12 мм. Теперь вырубите крыло зубилом, срежьте и зачистите заусенцы по кромке, выправьте неровности и нанесите антикоррозийное покрытие.

Для сварки нужно зачистить до металлического блеска сопрягаемые поверхности фланцев, а на новом крыле, кроме этого, по всему периметру фланца сделать вырезы радиусом 5—7 мм с шагом 40—50 мм (рис. 2). Подготовленное таким образом новое крыло надо точно установить на кузове (рис. 3) и зафиксировать прижимами (струбцинами). Если по каким-либо причинам оно плохо устанавливается, необходимо снять старые фланцы крыла, оставив их только на передней части и по арке колеса. Для этого высверлите точки контактной сварки на толщину снимаемого фланца сверлом диаметром 6—8 мм с углом при вершине 140—160 градусов и оторвите фланец плоскогубцами или кусачками. Можно также использовать зубило или ножовочное полотно, заточенное на одну сторону. Нужно ввести его между фланцами и ударами молотка разрезать места сварочных соединений.

После этого выправьте и зачистите фланец до металлического блеска и установите на кузове подготовленное крыло.

Теперь приступайте к сварке. При ремонтных кузовных работах чаще всего пользуются газовой сваркой и дуговой электросваркой. Надо иметь в виду, что последний способ требует большого опыта. Поэтому в обычных условиях более доступна и предпочтительна газовая сварка.

Следует взять газовую горелку № 0, дающую самое короткое, но вполне достаточное пламя (более подробно способы сварки кузовных деталей и применяемые при ней материалы приведены в рекомендуемой ниже литературе).

Приварку делайте поочередно по противоположным вырезам: сначала по три-четыре шва сверху-снизу, а затем спереди-сзади и т. д. Для того чтобы избежать сильного нагрева и коробления, швы сварки целесообразно делать не сплошными, а прерывистыми. В том месте, где на фланце есть вырезы, следует сделать подобие сварочных точек. Чтобы уменьшить нагрев металла, необходимо обложить поверхности деталей мокрым асбестом.

После сварки все неплотности, которые могут образоваться в местах прилегания вновь установленного крыла, тщательно промажьте уплотнительной водостойкой (например, битумной) мастикой, подготовьте поверхность и сделайте покраску. Процесс подготовки поверхности и окраски — также описан в приведенной ниже литературе.

И еще один совет владельцам новых «Москвичей»: своевременно удаляйте воду, случайно попавшую в багажник и скапливающуюся по его краям между нижней частью заднего крыла и вертикальной стенкой «фартука» пола. Для этого нужно очистить от мастики отверстие (между фланцем крыла и фланцем фартука), а после удаления воды и грязи вновь закрыть его мастикой, чтобы не проникала пыль (в автомобилях, выпускаемых с 1967 года, в этом месте сделано отверстие, закрываемое съемной резиновой заглушкой).

Полезно время от времени осматривать на поверхностях деталей слой мастики и, при необходимости, обновлять его.

Остается добавить, что задние крылья у машины модели «408», поставляемые заводом в запасные части, имеют номера: 408-8404020 — правое и 408-8404021 — левое.

Общие указания по ремонту кузовов автомобилей можно найти в книгах:





Рис. 1. Так вырезается крыло.

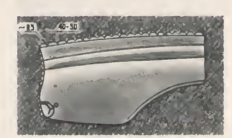


Рис. 2. Вырезы на фланцах.

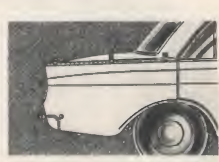


Рис. 3. Крыло установлено на кузове при помощи струбцин. Можно начинать сварку.

Хальфан Ю. А., Гурман В. С. **Ремонт автомобилей «Москвич».** Изд. «Транспорт», 1964.

Вайл Д. В. **Ремонт кузовов и крыльев автомобилей** (перевод с английского под ред. А. М. Каца). Автотрансиздат, 1960.

Майская Л. К. и другие. **Уход за лакокрасочным покрытием легкового автомобиля.** Автотрансиздат, 1962.

ПОБЕДИЛ ОПЯТЬ «ДОМБАЙ»

Первенство СССР и РСФСР по мотоболу

Третий год подряд в розыгрыше первенства СССР по мотоболу первое место занимает команда «Домбай» из города Черкесска. Замыкают турнирную таблицу на сей раз СКА — Новосибирск и «Старт» — Киев.

Так выглядит таблица розыгрыша первенства СССР по мотоболу класса «А» за минувший год.

Место	Команды	В	Н	П	М	О
1.	«Домбай» (Черкесск)	13	—	1	51 : 11	26
2.	«Комета» (Элиста)	11	—	3	62 : 17	22
3.	«Норд» (Баку)	8	1	5	22 : 29	17
4.	«Вымпел» (Полтава)	6	4	4	26 : 20	16
5.	«Енисей» (Красноярск)	6	3	5	33 : 21	15
6.	«Кавказ» (Невинномысск)	3	3	8	13 : 37	9
7.	СКА (Новосибирск)	3	—	11	24 : 44	6
8.	«Старт» (Киев)	—	1	13	7 : 59	1

«В» — выигрыш; «Н» — ничья; «П» — проигрыш; «М» — соотношение забитых и пропущенных мячей; «О» — очки.

А вот результаты других первенств.

Класс «Б»: 1. «Молния» (Зеленокумск); 2. «Адажи» (Рига); 3. «Омич» (Омск); 4. «Автомобилист» (Алма-Ата); 5. «Горняк» (Шахты); 6. «Маяк» (Дубровица).

Первенство РСФСР: 1. «Метеор» (Элиста); 2. «Чайка» (Таганрог); 3. «Восход» (Новосибирск): 4. «Темп» (Ставрополь); 5. «Каспий» (Махачкала); 6. «Бирюса» (Красноярск).

ВАЛГА НАЗВАЛА ЧЕМПИОНОВ

Первенство СССР по мотокроссу на мотоциклах с колясками 1968 года проходило в г. Валга (Эстонская ССР). В десятый раз выиграл золотую медаль чемпиона армейский спортсмен Анатолий Раутенфельд, который выступал с колясочником Александром Портнягиным. Представитель Ирбитского мотозавода Анатолий Сибирцев, в прошлом колясочник, в этих соревнованиях стартовал как водитель и также стал чемпионом страны.

Результаты соревнований:

350 $см^3$ с коляской: 1. А. Раутенфельд и А. Портнягин (ГСВГ); 2. Э. Уитера и В. Вийра (Таллин); 3. В. Решетникс и Я. Спрогис (Рига); 4. В. Дрожжин и Н. Журавлев (ГСВГ); 5. В. Калныньш и Т. Калныньш (Рига); 6. О. Ужулис и А. Джонсонс (Рига). 750 $см^3$ с коляской: 1. А. Сибирцев и Е. Королев (Ирбит); 2. В. Лапин и В. Еремин (ГСВГ); 3. Р. Саадло и В. Китсинг (Таллин); 4. В. Новгородов и В. Телегин (Ирбит); 5. А. Иванченко и В. Щепанюк (Киев); 6. А. Пога и К. Грунде (Рига).



Новые военно-технические

- Что такое мотоориентирование
- Мнение участников: увлекательно, полезно!
- Это под силу каждому клубу, каждой секции



С компасом

Участники соревнований по мотоориентированию перед стартом.

Обладатель приза журнала «За рулем» В. Чугунов — самый юный участник слета.

Фото В. Мастерова

Несколько дней продолжался первый Всесоюзный слет автомототуристов. Он посвящался 25-летию победы Советской Армии на Орловско-Курской дуге. Представители шести республик, многих областей и физкультурных коллективов собрались в Орел, чтобы отсюда пройти по местам былых сражений. Их путь пролегал через Поныри, Курск, Кромы, Брянск, Рославль, а затем по калужской земле. Участники почтили память воинов, погибших в боях, собрали много материалов о героических подвигах защитников Родины.

Каждый день слета включал, кроме того, интересные спортивные соревнования: подъем на холм, фигурное вождение, спринт, разгон и торможение, трайэл (называемый еще «классической ездой») и в заключение — мотоориентирование.

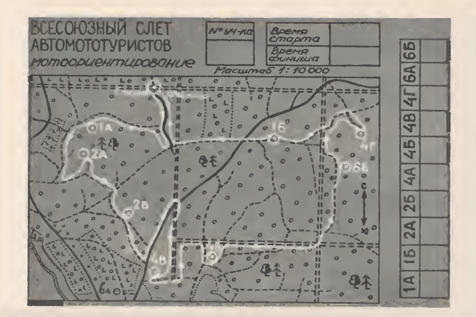
Первое место среди команд союзных республик и приз «Единство и братство» завоевали туристы Украины. Команда Днепропетровска стала сильнейшей среди коллективов краев и областей. Ей вручен приз «Ветер странствий», а мотоциклисты Красногорского механического завода (Московская область), которые вышли на первое место среди коллективов предприятий и учебных заведений, увезли домой приз «Багряный лист». Приз Госавтоинспекции СССР «За безопасность в пути» вручен команде Томска.

Редакция журнала «За рулем» учредила три приза для участников слета. Два из них получили победители соревнований по мотоориентированию: К. Койтярв из Эстонской ССР (мотоциклы-одиночки) и И. Двали из Грузинской ССР (мотоциклы с коляской). Третий приз вручен самому молодому участнику слета шестнадцатилетнему калужанину В. Чугунову.

Особого внимания в спортивной программе слета заслуживает мотоориентирование. Его первооткрывателями явились латвийские мотоциклисты, а теперь благодаря инициативе Центрального клуба автомототуристов Центрального совета по туризму ВЦСПС это соревнование вышло на межреспубликанскую арену.

Чем оно ценно? Интересностью в сочетании с непосредственным военно-прикладным характером и, что особенно важно, — возможностью привлечь к этим увлекательным и в то же время организационно несложным соревнованиям десятки, сотни тысяч водителей на личных машинах.

Ниже мы публикуем статью судьи всесоюзной категории И. Плотке. В ней содержится не только рассказ о прошедших соревнованиях, но и некоторые рекомендации, полезные для тех клубов и секций, которые заинтересуются мотоориентированием и отведут ему достойное место в своих спортивных календарях.



Карта-схема местности, на которой проходили соревнования по мотоориентированию. Ее масштаб: в 1 см — 100 м. Белая линия — маршрут победителя К. Койтярва. Справа судьи делают отметки о прохождении контрольных пунктов.

и картой

Для большинства участников слета это было первым знакомством с мотоориентированием, и потому, конечно, оно вызвало повышенный интерес. Главный судья соревнований В. Шулмейстерс едва успевал отвечать на вопросы мотоциклистов.

Наступил назначенный час, и на стартовой дорожке, ведущей в лес, построились участники заезда. Взмах флажка судьи — «ожил» двигатель первой машины. Получив карту-схему местности, водитель двинулся в путь, а через минуту стартовал другой, затем третий... Один, проехав несколько метров, притормаживали и, не слезая с машины, внимательно изучали карту, чтобы наметить себе маршрут к контрольным пунктам. Другие считали это лишней тратой времени и мчались вперед без остановки.

Вскоре густой лес, дремавший в утренней прохладе, наполнился шумом моторов: то в одной, то в другой стороне стали появляться сизые облачка, повисая на листьях, как бы специально для того, чтобы скрыть, куда после перекрестка умчался турист.

Поиск начался! Он велся на площади в несколько квадратных километров. Здесь на разных участках разместились десять контрольных пунктов. У каждого свой номер, цифра которого означала число очков, получаемых мотоциклистом, если он его обнаружит.

Кажется, все не так уж сложно. Но это только на первый взгляд. Лес густой, в нем только две дороги. Узких же тропинок — хоть отбавляй. Среди них такие, где с трудом проберется пешеход, и чуть более широкие, доступные мотоциклисту. Далеко не все тропы нанесены на карту-схему.

На западной окраине леса — овраг, чуть поодаль — мелкая речка. Один из контрольных пунктов — на противоположном ее берегу в кювете. Чтобы добраться до него, надо пройти по песчаному откосу, преодолеть вброд речку. Нелегок путь и до остальных пунктов, которые разместились вблизи извилистых троп в лесной чаще или где-нибудь за оврагом.

Если мотоциклисту удастся обнаружить в течение контрольного времени все десять пунктов, он получит 34 очка, но стоит ему финишировать хотя бы на минуту позже, чем положено, как у него появятся штрафные очки. Из общего числа положительных очков вычтут штрафные и на основе полученного результата определят места.

Некоторые, проездив по лесу час, а то и больше, не смогли найти ни одного контрольного пункта и, разумеется, получили в итоге нули. Были и такие, что просто потеряли ориентировку.

Но мы ничуть не погрешим против истины, если скажем, что несмотря на эти казусы в выигрыше оказались все.

«По-настоящему увлекательное и полезное дело». Это слова капитана команды Красногорска Ю. Гаранина. Таково было единодушное мнение туристов.

Мотоориентирование, бесспорно, полезное дело. Это и отличная зарядка бодрости и так нужные навыки военно-прикладного характера.

На слете проводилось ориентирование по выбору. Здесь каждый участник определял сам, к какому пункту и по какой дороге проехать.

Несколько сложнее другой вид ориентирования — в заданном направлении. Тут водитель обязан пройти по контрольным пунктам маршрута в определенной последовательности. Однако в выборе пути от одного пункта к другому он не ограничен. Его право следовать, как он считает наиболее целесообразным.

Есть также ориентирование на маркированной (размеченной флажками или вешками) трассе. Суть этого соревнования состоит в прохождении трассы с нанесением на карту контрольных пунктов.

Видимо, большое будущее имеют и мотоэстафеты с ориентированием. Они проводятся для всех видов соревнований. Первые смены команд проходят контрольные пункты первого этапа и вручают эстафету своей второй смене и т. д. Последняя смена доставляет эстафету на финиш. Каждый участник стартует только на одном этапе. Победители определяются по лучшему времени прохождения дистанции.

Мотоориентирование можно проводить как самостоятельные соревнования, можно включать и как один из этапов в туристическую многодневку.

Мы рассказали о том, что представляет собой мотоориентирование лишь в общих чертах. Разумеется, прежде, чем приступить к делу, следует научить участников читать карту местности, пользоваться компасом, хорошо объяснить правила. Без этого вряд ли можно ожидать высоких результатов.

Соревнование по ориентированию под силу любому автомотоклубу, любой автомотосекции. Стоит организовать их раз, а потом в участниках не будет недостатка.

Н. ПЛОТКЕ

СОРЕВНУЮТСЯ ДРУЗЬЯ

В Познани состоялась встреча польских и советских автомоделистов. Нашим спортсменам сопутствовал успех во всех классах моделей. Первое место и золотую медаль в классе 1,5 см^3 на дистанции 500 метров завоевал О. Маслов из Ташкента. Модель Б. Ефимова (ЦСАМК) оказалась наиболее быстрой в классе 2,5 см^3; в классах 5 и 10 см^3 первенствовали модели, запущенные В. Якубовичем (г. Жуковский) и В. Соловьевым (ЦСАМК). В категории радиоуправляемых моделей победу одержал Ю. Осипов (г. Баку).

Гоночные модели О. Маслова и В. Якубовича прошли 500 метров со скоростью, превышающей прежние рекорды на эту дистанцию, — соответственно 163,638 км/час в классе 1,5 см^3 и 204,545 км/час в классе 5 см^3.

ЛЮБЯТ ОМИЧИ МОТОБОЛ

Свыше десяти тысяч зрителей собрала встреча «Омича» и алмаатинского «Автомобилиста». Омичи большие поклонники мотобола, но интерес к матчу вызывался еще и тем, что это был финал переходящего кубка «Золотая осень», учрежденного в честь 50-летия ВЛКСМ. Кроме того, у всех в памяти были свежи впечатления от игры тех же команд на кубок журнала «За рулем» (кубок СССР), где мотоболисты Омска доставили немало огорчений своим землякам, проиграв со счетом 0 : 2.

Сумеет ли теперь «Омич» взять реванш? Сибиряки показали хорошую игру и добились победы со счетом 4 : 2.

«Омичу» всего два с небольшим года. Первые шаги, прямо скажем, были мало удачными. В розыгрыше первенства РСФСР команда замыкала турнирную таблицу. Но уже в следующем, 1967 году вышла на третье место в республике. А в нынешнем омичи впервые выступали в чемпионате СССР по классу «Б» и стали призерами.

Команда набирает силы, повышает мастерство. Об этом свидетельствуют итоги минувшего сезона. «Омич» провел 18 кубковых и календарных игр, в 12 добился победы, четыре закончил вничью и две проиграл. Наиболее результативными бомбардирами являются капитан команды Борис Овсюнов и Сергей Падерин.



Мотобольная команда «Омич», победительница розыгрыша кубка «Золотая осень».

Фото Ю. Щедрина

Сооружение омского мотодрома ДОСААФ во многом способствовало успехам мотоболистов, росту популярности этой игры среди жителей города. Большое внимание уделяют мотоболу местные газеты, радио, телевидение. И сегодня лагерь поклонников футбола на мотоциклах в Омске вырос необычайно. Только на соревнованиях «Золотая осень» побывало около 50 тысяч зрителей. Кстати, в розыгрыше этого кубка (он проходил в четыре этапа) участвовали команды десяти городов Сибири, Казахстана, Киргизии.

Любят омичи мотобол. И кубок «Золотая осень», который отныне станет традиционным, — наглядное тому свидетельство.

П. ФЕДОРОВ,
председатель областной федерации мотоспорта

г. Омск

Новости, события, факты

НЕОБХОДИМОЕ ПОСЛЕСЛОВИЕ



Слалом.



Метает гранату мастер спорта В. Кучмистый.

Фото А. Войчука

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Личный зачет. Автомобили «Запорожец»: 1. А. Шевчко — А. Комрад (Латвийская ССР); 2. С. Малинаускас — В. Изотов (Литовская ССР). **Автомобили «Москвич-403, -407, -408»:** 1. Т. Бернстейн — Х. Сепп (Эстонская ССР); 2. В. Мяги — В. Мяэотс (Эстонская ССР); 3. Ю. Сейн — Ю. Эйсман (Эстонская ССР); 4. Е. Столяров — В. Трвидушнин (Москва); 5 В. Куусик — Л. Кулдеркнут (Эстонская ССР); 6. Ю. Дедун — Н. Змитрович (Белорусская ССР). **Автомобили «Москвич-412»:** 1. Н. Астафьев — В. Кронин (Москва); 2. В. Шихов — С. Брундза (РСФСР); 3. Э. Лифшиц — В. Щевелев (Москва); 4. Е. Андреев — Ю. Ерманов (Ленинград); 5. В. Кучмистый — Л. Рабинович (Ленинград); 6. Э. Луйн — Я. Пальм (Эстонская ССР). **Автомобили «Волга»:** 1. Л. Потапчик — З. Паскачимас (Литовская ССР). 2. А. Карамышев — Г. Циммерман (Латвийская ССР); 3. В. Масленников — Ю. Скинерис (Латвийская ССР); 4. В. Касьянов — Н. Кружилов (Украинская ССР); 5. Я. Стонис — Ф. Машкевич (Латвийская ССР); 6. А. Магиримас — А. Лимонис (Литовская ССР).

Командный зачет. Сборные республик, Москвы и Ленинграда: 1. Эстонская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Москва. **Сборные ДСО и ведомств:** 1. «Труд»; 2. «Даугава»; 3. «Калев». **Команды автомотоклубов и низовых коллективов:** 1. СК «Москвич»; 2. Вильнюсский таксомоторный парк; 3. Республиканский автомотоклуб ДСО «Калев». **Команды заводов:** 1. МЗМА; 2. ГАЗ; 3. Ижевский машиностроительный.

Ралли «СССР-68», как и обычно, началось со звездного сбора, а затем сразу же последовала скоростная гонка на кольце ленинградского стадиона имени Кирова. Уже первые старты предвещали бескомпромиссную борьбу за медали. Стало ясно, что признанным чемпионам трудно будет отстоять свои титулы. В 23-километровой гонке по Невскому кольцу лучшее время показал представитель Литовской ССР К. Гирдаускас, выступавший на «Москвиче-412», подготовленном Ижевским машиностроительным заводом. К сожалению, начавшийся вскоре дождь не позволил другим гонщикам сразиться с ним «на равных». Но все-таки Н. Астафьев (МЗМА), который блестяще провел гонку по мокрой трассе, проиграл победителю лишь 35 секунд. Закрепив успех в последующих соревнованиях, он стал вместе со своим напарником В. Крониным чемпионом в классе «Москвичей-412».

Другой отличительной чертой первенства СССР по ралли была большая протяженность основного маршрута (свыше 2000 километров) и насыщенность дополнительными соревнованиями и специальными участками. Кстати, впервые на ралли спортсменам предстояло помериться силами в броске гранаты и в стрельбе из малокалиберной винтовки.

Старт звездному сбору был дан в Москве, Таллине, Минске и Гомеле. Основной же маршрут пролегал по дорогам Ленинградской области и Эстонской ССР.

Наиболее острая борьба развернулась в дорожных испытаниях. Отсутствие хороших карт заставило гонщиков итти по легенде, и хотя составлена она была безукоризненно, все же требовала от экипажей максимального внимания. Малейшая оплошность приводила к печальным результатам. В этом убедились прошлогодние чемпионы Ю. Козлов и В. Ильин, которые потеряли напрасно более 40 минут. Кое-кто вообще не уложился в контрольное время. Средняя скорость на отдельных участках трассы, включавшей проселочные дороги, достигала 79 км/час и при том была одинаковой для разных классов. Понятно, что не всем оказался под силу такой темп. Из 136 машин, стартовавших на основном маршруте, только 52 дошли до финиша.

Лидерам соревнований в классах «Москвичей» и «Волг», несмотря на высокие скорости, удалось пройти всю трассу либо «на нулях», либо с минимальным опозданием (1—5 минут). К сожалению, в тяжелом положении (и не в первый раз) оказались «Запорожцы». Заданные скорости были им явно недоступны, и спортсменов заботило главным образом то, чтобы опоздание не превысило часа. Удалось это только двум экипажам, причем чемпионы А. Шевчко и А. Комрад (Латвийская ССР) к финишу имели 7200(!) «дорожных» очков. На пределе шли и «Москвичи-408». Даже победившие в этом классе эстонцы Т. Бернстейн и Х. Сепп не обошлись без 200 «дорожных» очков.

Первый вывод, который, на наш взгляд, надо сделать теперь, после финиша, на будущее: задаваемые средние скорости должны строго соответствовать скоростным и динамическим качествам машин каждого класса; обрекать на неудачу большую группу спортсменов заведомо, еще до старта просто недопустимо.

Ленинградская трасса как по сложности, так и по протяженности подходит для всесоюзных соревнований. Но в дальнейшем следует учесть, что легковые автомобили не совсем приспособлены для кроссов, а кроссовых участков на трассе, пожалуй, больше, чем следовало бы их иметь. Разумеется, что речь идет об основном маршруте, где обилие проселочных дорог вряд ли оправдано.

Совсем по-иному обстояло дело со звездным сбором. Тут вовсе не чувствовалось напряжение. Откровенно говоря, десять часов, которые были отведены на дорогу от Москвы до Новгорода, больше соответствовали бы туристскому ралли, чем первенству СССР. Нет ничего удивительного в том, что некоторые экипажи без особых усилий подходили к КВ-1 на полтора часа раньше срока.

Не совсем был оправдан большой «отстой» на стадионе имени Кирова. Не много ли шесть часов на семь кругов кольцевой гонки? И вот результат: участники, имея фактически между финишем звездного сбора и стартом со стадиона более десяти часов, не могли использовать их, чтобы как следует отдохнуть.

Видимо, нелишне подумать и над тем, не настала ли пора проводить розыгрыш первенства СССР в несколько этапов. Хотя бы в три, с зачетом по двум лучшим. Каждый раллист с опытом может вспомнить, как случай вмешивался в ход борьбы, решающим образом влияя на результат. И особенно обидно и несправедливо это в таком трудном, сложном и длительном соревновании, как ралли. Не было исключением и нынешнее первенство. Так выбыл из борьбы удачно стартовавший экипаж Гирдаускаса: спасая неосторожных пешеходов, гонщик вынужден был направить машину в кювет. Что же касается сложностей, с которыми связана организация многоэтапного соревнования, то они, мне думается, преувеличены. Так или иначе, у нас каждый год проводится несколько ралли всесоюзного значения (традиционные «Прибалтика», «Белые ночи», «Медведь» и другие). Значит, дело в основном за тем, чтобы оформить чемпионат юридически и организационно. Думается, что здесь серьезных трудностей не встретится. Выигрыш же это сулит большой.

Ю. МИХАЙЛОВ,
мастер спорта СССР

ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ПЕРВЕНСТВ

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ОДНОГО ЧЕМПИОНАТА

Когда анализируешь прошедшие соревнования, обычно сравниваешь их с предыдущими, и становятся яснее его плюсы и минусы, что оправдало себя, а что можно сделать лучше, по-иному. Сравнением мне и хочется начать разговор о первенстве СССР 1968 года по мотоциклетному многоборью, как теперь официально называют многодневные соревнования.

На этот раз проводились они не на традиционной ужгородской трассе, где все хорошо знакомо спортсменам и «обжито», а в Орджоникидзе. Здесь на пути нам встречались глинистые подъемы, горные речки, тяжелые кроссовые участки; ощутителен был большой перепад высот. Трасса трудная, но такой она и должна быть на первенстве страны, где собираются сильнейшие.

В отличие от минувших лет, когда командные и личные соревнования проводились параллельно, на сей раз шестидневка включала две самостоятельные части — три дня командные соревнования, а затем три дня личные, к которым допускались только закончившие первую половину гонки с опозданиями на КВ, не превышающими 30 минут.

Еще одно новшество ожидало спортсменов. В число дополнительных соревнований были включены военно-прикладные виды — стрельба и гранатометание. Причем результаты шли в командный и в личный зачет.

Новым было для нас и определение результатов в личном зачете. За основу его принята система, которую ввела Международная мотоциклетная федерация на личном первенстве Европы. Здесь нет деления на штрафные и положительные очки. Они имеют одинаковый вес. Что это значит? Если раньше, скажем, гонщик за опоздание на контрольный пункт на одну минуту получал одно штрафное очко, то теперь 60. Но подсчет их ведется не самостоятельно, как это было принято в прошлые годы, а в совокупности с теми положительными (по-старому) очками, которые он получает на дополнительных соревнованиях. При такой системе накал борьбы за призовые места не ослабевает до последней минуты. В самом деле: если гонщик даже опоздал на КП или его постигла неудача на одном из дополнительных соревнований, он может плюсовыми очками перекрыть минусовые (как в ралли). Так было, например, с мастером спорта С. Чирцевым, который в гранатометании выступил очень неудачно. Естественно, что при старой системе подсчета он вряд ли мог рассчитывать на медаль. Теперь спортсмен огромным напряжением воли добился все же того, что занял второе место в своем классе машин.

Хочется сказать доброе слово о разметке трассы. Она была сделана выше всяких похвал, и в этом заслуга мастера спорта С. Старых. В недалеком прошлом сам хороший многодневщик, он постарался подобрать трассу и разметить ее так, что заблудиться было трудно (хотя и нашлись такие гонщики, которые умудрялись все же сбиться с пути).

Спортсмены, да и тренеры уже привыкли к тому, что трасса гонки подбирается по заведенному стереотипу. За трудным участком, как правило, следует хорошая дорога, что дает возможность свободно развить большую скорость. На сей раз было по-иному. В гонке на личное первенство один из этапов выдался таким, что спортсмену от одного контрольного пункта до другого приходилось работать, что называется, во всю силу. Многие, не предвидя этого, не особенно выкладывались, а потом, когда заметили, что времени ушло много, попытались поправить положение, но было поздно. На втором круге, разумеется, все учли ошибку.

И еще об одном, имеющем отношение не только к этим соревнованиям, — о спортивных мотоциклах. Вопрос о них поднимался уже не раз. На многодневке были представлены машины Ижевского, Минского, Ковровского заводов и ВНИИмотопрома, а также мотоциклы «МЦет»» (ГДР) и «Чезет» (ЧССР).

Хороший мотоцикл класса 125 см³ сделал ВНИИмотопром, но он все-таки еще требует доработки, в частности нарекания вызывает генератор переменного тока. Многое предстоит еще сделать Ковровскому и Ижевскому заводам по дальнейшему повышению мощности двигателей и надежности машин. Мы, спортсмены, надеемся, что получим такие мотоциклы, которые будут целиком удовлетворять нас и на которых можно успешно выступать не только дома, но и на международных соревнованиях.

Военно-прикладные элементы безусловно обогатили многодневку. Но, может, стоит подумать о самостоятельных состязаниях, о чем-то вроде «мотобиатлона», где гонка сочетается со стрельбой из боевого оружия.

Больше внимания следует уделить подготовке судейского аппарата к многодневке. Не раз уже приходилось наблюдать, что судьи на этих соревнованиях работают недостаточно четко. И в Орджоникидзе некоторые из них проявляли медлительность, нерасторопность, что вызывало справедливые нарекания спортсменов.

Тревожным, мне кажется, является то обстоятельство, что слабо себя проявила на первенстве молодежь.

И, наконец, о так называемых мелочах, которые в действительности имеют немаловажное значение для успеха многоборья. Я имею в виду заботу о размещении спортсменов, питании, культурном обслуживании. Достаточно сказать, что спать в первые дни приходилось кое-как, а достать газету просто не представлялось возможным.

Б. ИВАНОВ,
мастер спорта СССР

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Личный зачет. 175 см³, юноши: 1. И. Тилл (Таллин); 2. Ю. Гиреев (Орджоникидзе); 3. А. Чернышев (Ковров); 4. А. Озол (Рига); 5. В. Беленко (Тбилиси); 6. Г. Купчинас (Вильнюс). **175 см³, женщины:** 1. Л. Тулл (Раквере, Эстонская ССР); 2. Н. Шврапова (Москва). **125 см³, мужчины:** 1. Ю. Токарев (ГСВГ); 2. Г. Жданов (ГСВГ); 3. Л. Жеанеров (Минск); 4. В. Седельников (Ташкент); 5. А. Луньячин (Минск); 6. В Коробов (Москва). **175 см³:** 1. В. Адоян (Рязань); 2. Ю. Варабин (Ковров); 3. Е. Королев (Днепропетровск); 4. Ю. Вайно (Таллин); 5. А. Фильченко (Алма-Ата); 6. Д. Андриади (Ташкент). **250 см³:** 1. В. Фалалеев (Ижевск); 2. С. Ястребов (Рязань); 3. Л. Вороновач (Минск); 4. Л. Братковский (Киев); 5. С. Рудокас (Вильнюс); 6. Т. Шалибашвили (Тбилиси). **350 см³:** 1. Р. Решетникс (Рига); 2. С. Чирцев (Ижевск); 3. В. Пылаев (Москва); 4. Г. Зваьялов (Свердловск); 5. С. Журавлев (Томск); 6. С. Комлин (Львов).

Мотороллеры: 1. Н. Костюнин (Вятские Поляны).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. РСФСР. 3. Белорусская ССР; 4. Ленинград; 5. Туркменская ССР; 6. Казахская ССР. **Юноши:** 1. РСФСР; 2. Литовская ССР; 3. Ленинград; 4. Молдавская ССР; 5. Украинская ССР; 6. Москва.

ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ПЕРВЕНСТВ

Странные судьбы у некоторых видов соревнований. Одни, не успев отпраздновать рождение, приобретают сразу же громкую популярность и прочно входят во всесоюзный спортивный календарь. Другие по непонятным причинам вдруг начинают медленно, но верно хиреть, терять когда-то завоеванные позиции.

Так произошло с мотоциклетными гонками по ипподромной дорожке. Еще свежи в памяти годы, когда этот вид соревнований вместе с мотокроссом по праву считался одним из самых популярных среди наших спортсменов. Высокие скорости, большие возможности для технического творчества привлекали и «ипподрому» тысячи участников.

Кажется, и сейчас сохранились все плюсы. Но отошли ипподромные гонки на задний план среди мотоциклетных чемпионатов, встреч, турниров. В этом лишний раз убеждают итоги прошедшего в Одессе первенства страны.

Правда, если оперировать только цифрами, то поводов для беспокойства за судьбу «ипподрома», вроде бы, нет. На гонки прибыло свыше ста участников, в том числе и юноши. Очень широко были представлены здесь спортсмены Сибири и Дальнего Востока. В первенстве стартовали многие известные мастера мотоциклетных трасс — Ю. Дудорин (Уфа), москвичи В. Катомин, А. Олейников, эстонский гонщик В. Хельм, В. Цибров (Луховицы) и другие.

ЗАБЫТЫЙ ИППОДРОМ

И все же это был довольно странный чемпионат. Прежде всего, вызывает недоумение принцип отбора участников. Скорее, его совсем не существовало. На всесоюзное первенство приехали все, кто захотел оспаривать золотые медали, в том числе и те, кто никогда в жизни не выходил на ипподромную дорожку. Обязательные раньше отборочные старты — областные, зональные и республиканские, — предшествующие чемпионатам СССР, в этом году за редким исключением почему-то не проводились, и на всесоюзное первенство были широко открыты двери для малоопытных, откровенно слабых спортсменов.

До сих пор не наведен порядок в отношении требований к технике. В Одессе можно было увидеть шоссейно-кольцевые мотоциклы «чистых кровей» и не менее ярких представителей «семейства» «гаревых» машин. Федерация мотоспорта СССР все еще не упорядочила требования к машинам для ипподромных гонок. Вот почему редкие соревнования обходятся без жарких споров в судейской коллегии о допуске того или иного мотоцикла к старту.

Такова судьба ипподромных мотоциклетных гонок. Судьба обидная, а главное — явно незаслуженная. Доказательство тому — огромный интерес, который проявили любители мотоспорта Одессы к чемпионату. Несмотря на то, что соревнования начинались в 8 часов утра, трибуны мототрека к первому старту уже не вмещали всех желающих. Достаточно сказать, что ни одному из прошлогодних чемпионов страны не удалось снова встать на высшую ступеньку пьедестала почета. А двое обладателей высших наград в первенстве 1967 года — Ю. Максимов (Каменск-Уральский) и А. Олейников (Москва) не попали даже в финальный заезд.

Особенно успешно выступали спортсмены Каменск-Уральского. Они увезли две золотые медали.

Б. ЛОГИНОВ

г. Одесса

Результаты соревнований

Личный зачет. 125 см³, юноши: 1. А. Акименко (автомотоклуб, Благовещенск); 2. В. Тихонов (автомотоклуб, Марийская АССР); 3. Г. Цалиаломанидзе (автомотоклуб, Тбилиси). **125 см³, мужчины:** 1. В. Чупин (автомотоклуб, Каменск-Уральский); 2. В. Мехно (автомотоклуб, Томск); 3. Н. Каминский (ЦСКА). **175 см :** 1. В. Абадовский (автомотоклуб, Каменск-Уральский); 2. В. Федорченко (автомотоклуб, Красноярск); 3. В. Катомин (ЦСКА). **350 см³:** 1. В. Хельм («Йыуд», Таллин); 2. Ю. Самбурский (автомотоклуб, Владивосток); 3. Ю. Дудорин (автомотоклуб, Уфа).

Командный зачет (клубы): 1. Автомотоклуб г. Благовещенска; 2. Спортивно-технический клуб г. Одессы; 3. Автомотоклуб г. Таллина.

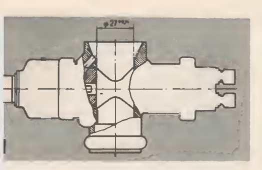


Рис 1. Изменение диаметра диффузора карбюратора.



МОЩНЕЕ НА ДВЕ СИЛЫ

Повышение мощности двигателя — вопрос, интересующий многих мотоциклистов. И это понятно: динамические и другие параметры мотоцикла находятся в прямой зависимости от мощности его двигателя. Мы уже рассказывали («За рулем», 1967, № 1), как увеличить мощность «ИЖ-Планеты» до 18 л. с.

Некоторые читатели, не имеющие возможности выполнить весь рекомендованный в статье объем работ, спрашивают о более простых способах, позволяющих получить хотя бы небольшое (в две-три силы) повышение мощности. В публикуемой статье инженеров В. Абрамяна, А. Максимова и Б. Лежнева владельцам мотоциклов ИЖ-56 и «ИЖ-Планета» даются рекомендации о том, как, внеся незначительные изменения в некоторые узлы и детали двигателя, повысить мощность до 15 л. с. Предлагаемые авторами конструктивные изменения не увеличивают расхода топлива и практически не сказываются на долговечности и надежности мотоцикла.

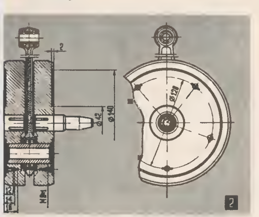


Рис. 2. Установка заглушек на щеки коленчатого вала

Основные средства повышения мощности двигателей ИЖ-56 и «ИЖ-Планета» (как и любого двухтактного двигателя) — это улучшение процессов наполнения, продувки, выпуска, уменьшение механических и гидродинамических потерь, повышение степени сжатия для более эффективного использования топлива.

Улучшение процесса впуска достигается увеличением диаметра диффузора карбюратора и впускного патрубка до 27 мм (рис. 1). Расточить патрубок и корпус карбюратора (в сборе с вставкой смесительной камеры) можно на токарном станке. Обработанные поверхности надо тщательно зачистить, острые кромки притупить. Перед сборкой обратите особое внимание на состояние и чистоту всех каналов, особенно входного отверстия канала холостого хода. Увеличение диаметра диффузора на регулировку карбюратора не влияет.

Специальные заглушки, установленные на маховики коленчатого вала (рис. 2), уменьшают объем кривошипной камеры на 160 см³. От этого увеличивается давление в начале и в конце продувки, что благоприятно сказывается на наполнении цилиндра. Заглушки можно сделать из листовой стали толщиной 1,8—2 мм. Для герметичности посадочные места перед сборкой обильно смазывают бакелитовым лаком. Заглушки закрепляют не менее чем пятью винтами, которые закернивают, чтобы не отвинчивались.

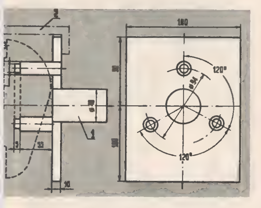


Рис. 3. Приспособление для подрезки торца головки цилиндра на токарном станке: 1 — основание; 2 — струбцина.

Подрезание посадочного торца головки цилиндра на 0,8—1 мм увеличивает степень сжатия двигателя до 6,7—6,9. Дальнейшее повышение ее при эксплуатации на бензине А-72 вызовет детонацию, перегрев двигателя и снижение его мощности. Подрезать торец головки цилиндра можно на токарном станке в специальном приспособлении (рис. 3). Струбцины 2 для крепления головки должны располагаться с четырех сторон. После этого надо притереть плоскость торца на контрольной плите.

Для уменьшения механических и гидродинамических потерь рекомендуется тщательно отполировать маховики коленчатого вала, внутреннюю поверхность кривошипной камеры, головку поршня, сферическую поверхность камеры сгорания и поверхности впускного, выпускных и перепускных (продувочных) каналов.

Влияние каждого из предложенных здесь изменений на параметры двигателя хорошо видно на графике (рис. 4).

Увеличение диаметра диффузора карбюратора дает прирост мощности на 0,7 л. с.; уменьшение объема кривошипной камеры увеличивает ее на 0,4—0,5 л. с.; повышение степени сжатия прибавляет еще 0,7—0,9 л.с. Следует заметить, что обороты коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте не растут, а это очень важно для дорожного мотоцикла.

Для улучшения динамических и эксплуатационных параметров мотоцикла с форсированным двигателем следует установить ведущую звездочку главной передачи с 18 зубьями. Максимальная скорость мотоцикла при этом достигает 105—110 км/час; минимально устойчивая скорость на первой передаче составит 12 км/час, на второй передаче — 16,5—18 км/час, на третьей — 27—28 км/час, на четвертой — 37—39 км/час.

Если мотоцикл используется с боковым прицепом, рекомендуем установить ведущую звездочку главной передачи с 16 зубьями.

Время и путь разгона мотоцикла до определенной скорости с двигателем мощностью 15 л. с. значительно сокращаются. Например, на ровном шоссе с асфальтовым покрытием разгон до скорости 60 км/час. занимает 6,2 сек. на участке 80 м, а с серийным двигателем «ИЖ-Планета» соответственно 8,8 сек. при 100 м.

Расход топлива на 100 км пути при движении по такой же дороге при скорости в пределах 60 км/час не меняется и составляет 3,5—3,6 литра.

В. АБРАМЯН,

А. МАКСИМОВ,

Б. ЛЕЖНЕВ,

инженеры.

г. Ижевск

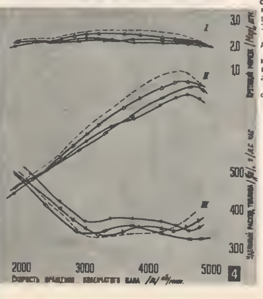


Рис. 4. Скоростная характеристика двигателя «ИЖ-Планета»: I — крутящий момент; II — эффективная мощность; III — удельный расход топлива.

Условные обозначения:

- ○ — серийный двигатель;
- ⊔⊔ — двигатель с диффузором карбюратора диаметром 27 мм;
- △ — двигатель с диффузором диаметром 27 мм и заглушками на маховиках;
- - - — двигатель с диффузором диаметром 27 мм, заглушками и увеличенной степенью сжатия (6,7—6,9).

Прошедший год был отмечен настойчивыми поисками мер, способных обеспечить максимум безопасности и порядка на улицах и дорогах в условиях нового роста автомобильного парка, а стало быть, и интенсивности движения. Поиски эти велись на всех направлениях, в областях технической, организационной и, наконец, правовой. Понятно, чем сложнее обстановка на дорогах, тем выше должна быть дисциплина водителей да и всего населения вообще, тем непримиримее приходится быть главное — не суровость наказания, а его неотвратимость. С учетом всех обстоятельств дела, личности нарушителя и последствий его проступка в каждом конкретном случае могут быть выбраны различные меры наказания.

Возможность выбора меры наказания предусмотрена и всеми остальными статьями Указа.

Конечно, нарушение нарушению рознь. Один водитель, скажем, вместо разрешенных пяти минут пробыл в зоне запрещения стоянки пусть даже десять. Другой же выехал на левую сторону там, где этого нельзя

Конечно, безопасность движения зависит не только от водителей, но и от поведения всех остальных, как говорят, участников движения. Вот почему Закон предусматривает ответственность пешеходов, пассажиров, возчиков и других лиц, пользующихся дорогами, если с их стороны будет допущено грубое нарушение правил движения, которое повлекло или могло повлечь дорожно-транспортное происшествие. Все они могут быть оштрафованы в пределах 10 рублей. Наконец, впервые законодатель расценивает как правонарушение умышленное повреждение

ВОДИТЕЛЬ—ДОЛЖНОСТЬ ОТВЕТСТВЕННАЯ

ко всяким отступлениям от правил движения. Ибо возможность самых опасных последствий возрастает во много раз.

Именно этими обстоятельствами продиктован и принятый в минувшем году Президиумом Верховного Совета РСФСР Указ «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами». Новый Закон вносит ряд изменений и дополнений в административную практику органов милиции и автоинспекции, но, разумеется, должен быть хорошо известен и водителям. В нем совершенно точно определено, что является основанием для наложения того или иного административного взыскания, а также указаны меры наказания в каждом конкретном случае нарушения правил движения.

Статья первая Указа устанавливает ответственность водителей за самое тяжкое, пожалуй, нарушение правил движения — управление транспортом в нетрезвом состоянии. Прежде всего она определяет субъект правонарушения, то есть круг лиц, на которых распространяется действие статьи, — водителей автомототранспорта, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин. Мерой наказания за управление автобусами, грузовыми и легковыми автомобилями всех марок, мотоциклами, мотороллерами, мопедами, мотоколясками, трамваем, троллейбусом, трактором (и любым другим механизмом, оборудованным мотором и способным к самостоятельному передвижению) в состоянии алкогольного опьянения служит лишение водительских прав. В первый раз на срок до одного года. Если же в течение трех лет после истечения срока лишения правонарушитель будет вновь замечен за рулем пьяным, новый срок лишения может быть увеличен до трех лет. Водитель, севший за руль в нетрезвом состоянии в период отбывания наказания за аналогичное правонарушение, может быть подвергнут уголовной ответственности.

Минимальный срок лишения прав, как видите, законодателем не установлен. Это дает возможность органам, налагающим административное взыскание, на практике осуществлять основной принцип советского права: было делать, и создал явно аварийную ситуацию. Очевидно, что опасность второго проступка совсем иная, следовательно, и ответственность за нее возрастает. Это отступление необходимо для понимания второй статьи Указа — об ответственности водителей транспортных средств за грубые нарушения правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам страны. Такие водители могут быть лишены права управления транспортом на срок до одного года или подвергнуты штрафу в размере до 30 рублей.

Надо подчеркнуть, однако, что по признакам статьи второй можно квалифицировать только действия водителей, совершивших два или более грубых нарушения правил движения в течение одного года или такое грубое нарушение, которое повлекло дорожно-транспортное происшествие.

Административное наказание водитель может нести, разумеется, лишь в том случае, если его проступок не влечет уголовной ответственности.

За использование транспортных средств в целях личной наживы водители лишаются права управления ими на срок до одного года или подвергаются штрафу в размере до 30 рублей. На признание вины не влияет, принадлежит ли машина лично водителю, государству или какому-то третьему лицу.

Общеизвестно, что за рулем того или иного транспортного средства должен находиться человек, имеющий соответствующее удостоверение на управление им. К сожалению, мы еще сталкиваемся со случаями, когда за руль садятся люди, вовсе не являющиеся водителями, или лица, временно лишенные водительских прав. Для борьбы с этим злом закон предусматривает такую меру наказания, как штраф до 30 рублей за управление транспортными средствами без водительских прав два раза и более в течение одного года. Если же лицо, не имеющее прав на вождение транспорта, будет задержано за рулем в нетрезвом состоянии, то в соответствии со статьей 5 Указа оно может быть подвергнуто штрафу в размере до 50 рублей. А сами водители, передающие руль таким людям или даже имеющим право на управление транспортом, но находящимся в нетрезвом состоянии, подвергаются штрафу до 30 рублей.

проезжей части улиц, дорог, дорожно-сигнальных знаков, средств регулирования и организации движения. Виновные в подобных действиях подвергаются штрафу до 20 рублей.

Надо сказать, что сроки лишения права на управление транспортными средствами исчисляются не с момента задержания водителя, совершившего какое-либо правонарушение, а со дня принятия решения о лишении его водительских прав. Если же водитель уклоняется от сдачи удостоверения в ГАИ, срок лишения его водительских прав будет исчисляться с момента фактического изъятия у него этого удостоверения.

Административные взыскания налагаются органами Государственной автомобильной инспекции и отделами (отделениями) милиции исполнительных комитетов районных, городских Советов депутатов трудящихся, а за ряд нарушений инспекторами ГАИ в соответствии с действующим законодательством. Обжаловать их решение можно в 10-дневный срок с момента вручения постановления о наложении административного взыскания в народном суде (на постановление о взыскании штрафа и лишении водительских прав на срок свыше 1 года) или в вышестоящих органах охраны общественного порядка (при лишении водительских прав до 1 года).

Подача жалобы приостанавливает до окончательного решения взимание штрафа, но не исполнение постановления о лишении права управления транспортными средствами.

Отметим в заключение, что при добросовестном отношении к труду и примерном поведении административные органы по ходатайству администрации предприятий, учреждений или общественных организаций могут сократить срок лишения или досрочно восстановить водителя в его правах. Однако не раньше, чем истечет половина срока лишения.

Новый Указ Президиума Верховного Совета РСФСР, обобщая практику работы органов милиции и ГАИ по укреплению дисциплины среди водителей автомототранспорта, пешеходов и пассажиров, является дальнейшим шагом в деле охраны общественного порядка и безопасности на дорогах страны.

А. ГРАЧЕВ,
подполковник милиции

ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ПОЛЬШЕ

ЮЗЕФ ВОЙЦЕХОВСКИЙ,
магистр, директор департамента
автомобильного транспорта
Министерства путей сообщения ПНР







Автомобильный парк Народной Польши быстро и непрерывно растет. Если перед началом второй мировой войны автомобиль имел один из каждых 611 жителей, то сейчас уже на 13 человек приходятся один автомобиль и два мотоцикла. Развивается и улучшается, правда, не такими стремительными темпами, дорожная сеть. Сейчас на каждые 100 квадратных километров территории страны около 40 километров дорог с твердым покрытием. Движение на дорогах и улицах становится все напряженнее, интенсивнее. Оно имеет свои специфические особенности: в наших транспортных потоках преобладают крупногабаритные автобусы, грузовики, тягачи. Вместе с ними курсируют свыше 5 миллионов мотовелосипедов и велосипедов и сравнительно большое количество конных экипажей. В связи со всем этим все более насущной становится проблема обеспечения безопасности движения.

Статистика показывает, что количество дорожно-транспортных происшествий в стране не превышает среднюю европейскую «норму», но утешением это служить не может. В 1967 году произошло около 30 тысяч аварий, столкновений, наездов; в результате 2997 человек погибли, а 27 290 — были ранены. Итоги печальные. Почти половину всех погибших составляют пешеходы, а в крупных городах и того больше — около 70 процентов.

Тщательный анализ средних цифр и конкретных особенностей дорожно-транспортных происшествий, изучение наиболее характерных причин и типичных ситуаций, при которых они случаются, позволили наметить срочные меры для исправления положения на опасных участках и спланировать перспективные мероприятия по улучшению организации движения, повышению его безопасности, усовершенствованию дорог.

Страну пересекают 23 тысячи километров главных, так называемых международных дорог и дорог, соединяющих воеводские центры. На них концентрируется две трети транспорта всех видов. Именно эти дороги улучшаются и модернизируются нами в первую очередь. Их проезжая часть расширяется и, где требуется, одевается в усовершенствованное шероховатое покрытие с высоким коэффициентом сцепления. Крутые повороты и уклоны делаются более плавными и пологими, устраняются мешающие обзорности препятствия и близко растущие деревья, строятся объезды населенных пунктов и путепроводы над железными дорогами.

Улучшается конфигурация уличной сети и местных дорог. Где это можно, их спрямляют. Для пешеходов строят подземные переходы, а вдоль сельских улиц — тротуары. В крупных городах на главных магистралях устраивают разделительные полосы и направляющие островки. Улучшается освещение городских и сельских улиц, по которым проходят автомагистрали с интенсивным движением. На узких параллельных улицах вводится одностороннее движение.

Все больше внимания мы уделяем и четкой разметке улиц и дорог, усовершенствованию световой сигнализации, в частности отчетливо выделяем улицы с правом преимущественного проезда, в особенности транзитные, продолжающие главные автомобильные магистрали. На них в часы наиболее интенсивного движения запрещаются стоянка и даже остановка. Наряду с этим в центральных кварталах городов и в местах отдыха устраиваются охраняемые и неохраняемые стоянки. На загородных туристских маршрутах они представляют целый комплекс, с крышей для защиты от непогоды, с кафе и санитарно-гигиеническими узлами.

Площадь с кольцевым движением в центре города Катовице. Движение четко регламентируется разметкой. Трамвайная остановка устроена в центре площади. Она связана подземными переходами с разными сторонами площади.

Это перекресток улиц Рыночной и Сверчевского в Варшаве. Трамвайная остановка оборудована подземными переходами, а специальные барьеры не позволяют выходить с посадочной площадки.

Автострада на Хожув с зеленой разделительной полосой проходит через Катовице, пересекая улицы в разных уровнях. Машины могут двигаться безостановочно.

Все меньше на дорогах Народной Польши остается скользкой базальтовой брусчатки. Старое покрытие скрывается под слоем асфальта с повышенным коэффициентом сцепления.



Дорожные знаки в Польше соответствуют международному стандарту. Мы стремимся не злоупотреблять ими, но уж если знак нужен, стараемся, чтобы днем и ночью он был хорошо виден. Поэтому все шире вводятся знаки, покрытые светоотражающим составом на дорогах и освещаемые в городах.

С октября 1968 года в стране введен в действие новый Дорожный Кодекс, соответствующий европейским правилам движения. По сравнению с предыдущим в него внесен ряд изменений, подсказанных жизнью.

В старом Кодексе обязанности водителей по отношению к пешеходам были сформулированы недостаточно четко. Теперь эти положения выделены в отдельный параграф, точно определяющий поведение шофера в отношении пешеходов. Так, если пешеход переходит дорогу в специально предназначенном для этого месте, водитель обязан соблюдать особую осторожность и снизить скорость до такой степени, чтобы пешеход мог спокойно перейти дорогу. Запрещено обгонять на переходах и перед ними, объезжать машины, задержавшиеся, чтобы пропустить пешеходов.

Введены и некоторые другие изменения. Водители обязаны соблюдать особую осторожность при приближении к пересечениям улиц и дорог, тогда как раньше говорилось лишь о преимущественном праве проезда, в результате чего многие получившие такое право вели себя неосторожно. Введено право преимущественного проезда на перекрестках с кольцевым движением. Еще одно новшество — разрешение ставить автомобиль весом до 2,5 тонны колесами одной стороны на тротуар. Утвержден ряд дополнительных дорожных знаков и их вариантов.

По новому Кодексу водители и пассажиры мотоциклов в любую поездку могут отправиться лишь в защитных шлемах, тогда как прежде это требовалось только на загородных дорогах.

Безопасности движения служат и меры по улучшению технического состояния машин. Так, автотранспортные тресты и крупные автохозяйства обязаны создать посты контроля за автомобильными узлами, особо важными для безопасности движения. Разработан план строительства сети ведомственных контрольно-измерительных станций для периодического обследования машин при помощи диагностических приборов. Несколько таких диагностических станций уже работают, другие — строятся. Контрольные посты имеются на государственных станциях технического обслуживания и станциях Польского союза транспортников. Наконец, по действующим правилам все легковые автомобили полагается выпускать с замками для ремней безопасности, а в дальнейшем все новые машины будут продаваться лишь с такими предохранительными поясами.

Безопасность движения зависит не только от дорожных условий и состояния техники. В конечном счете все решают люди — участники движения. Поэтому их подготовке, и в первую очередь тех, кто управляет машинами, уделяется самое пристальное внимание.

Чтобы стать водителем, необходимо пройти обязательное обучение и сдать экзамен по программам, установленным Министерством путей сообщения. Основные требования, предъявляемые к шоферам-любителям, — хорошее знание Правил движения и умение применять их на практике, уверенно водить машину в самых сложных условиях.

Гораздо более обстоятельную подготовку получают шоферы-профессионалы. Они обучаются на трех-четырехмесячных курсах и дальше в двух- и трехгодичных школах шоферов-механиков.

Профессионалы могут повысить свою квалификацию и при наличии определенного стажа работы стать водителем более высокого класса. Таких классов два. Высший — дает право водить автобусы и тяжелые автопоезда. Хорошо и безаварийно работающие профессионалы награждаются знаком «Образцовый шофер». Он имеет три степени: бронзовый вручает председатель воеводского Народного совета, серебряный и золотой — министр путей сообщения. Награжденным серебряным и золотым знаками, как правило, вручается и денежная премия Государственного страхового общества.

Подготовка самых массовых участников движения — пешеходов — начинается еще в детских садах и школах. Элементы обучения правилам движения включены в преподавание польского языка, географии, физкультуры. Постоянно увеличивается число специальных учебных площадок с дорожными знаками и транспортными средствами для детей. Школьников 10—12-летнего возраста в обязательном порядке обучают езде на велосипеде. В школах имеются кабинеты транспорта с учебными столами для занятий. Молодежная служба движения, насчитывающая свыше 100 тысяч членов, присматривает за младшими по дороге в школу и домой, обучает их правильному поведению на улицах.

Воспитание взрослых пешеходов ведется постоянно при помощи печати, радио, телевидения и кино. Всей пропагандистской работой руководит Координационный комитет по вопросам безопасности уличного движения, существующий в рамках Совета по транспорту при Совете Министров. Председателем этого совета является министр путей сообщения, а председателем Координационного комитета — его заместитель.

Наконец, надо сказать, об организаторах движения, обеспечивающих порядок и безопасность на улицах и дорогах страны. Эта функция возложена на органы гражданской милиции, с которой сотрудничают отделы транспорта президиумов Народных советов воеводств и повятов (районов). Кроме того, контроль за движением на дорогах осуществляют также штатные и нештатные инспектора отделов транспорта президиумов Народных советов и Добровольного резерва гражданской милиции.

Сотрудникам милиции предоставлено право штрафовать на месте нарушителей правил движения на сумму до 100 злотых. Если проступок заслуживает более строгого наказания, дело передается в экспертную комиссию при президиуме Народного совета.

Есть основания рассчитывать, что комплексная работа по улучшению дорожных условий, организации движения, технического состояния транспорта, по подготовке и воспитанию водителей, всех граждан даст положительные результаты.

В ВОЗДУХЕ — ГАИ



● — «Яна»! «Яна»! Я — девяносто седьмой. Срочно автоинспектора! — командует с вертолета А. С. Рыбин, заместитель начальника ГАИ Ленинграда.

● «Автомобильный» Ленинград с высоты 300 метров.

● Последние штрихи к программе полета.



Репортаж

Плавно ушла земля из-под колес. Небольшой круг над аэродромом — и вертолет берет курс на город. Высота 300 метров. Под нами зеркальная гладь Финского залива. Через пятнадцать минут появится Ленинград. В салоне вертолета, кроме нас, пассажиров-журналистов, хозяева — сотрудники Ленинградской автоинспекции.

У Алексея Сергеевича Рыбина — подполковника милиции, заместителя начальника ГАИ — в руках микрофон. На землю несутся позывные:

— «Яна»! «Яна»! Вас вызывает девяносто седьмой. Как слышите? Прием!

— Девяносто седьмой, девяносто седьмой! Я «Яна». Слышу хорошо. Прием.

Это идет налаживание радиосвязи. А рядом общественный инспектор ГАИ В. Д. Кандюрин готовит к работе специальную фотокамеру.

Впервые ленинградские организаторы уличного движения поднялись в воздух весной 1966 года. Что послужило тому причиной? Главное — поставить на научную основу изучение транспортных проблем большого города, исследовательски подойти к вопросам организации движения. Тогда-то и были проведены первые пробные полеты, получены первые фотоснимки с вертолета, позволившие по-новому взглянуть на «жизнь» городского транспорта.

Внизу Красногвардейская площадь. Хорошо видно, как скучились автомобили у переезда. Пробка внушительная.

— «Яна!» «Яна»! Я — девяносто седьмой. Срочно пошлите инспектора на площадь. Как поняли? Прием! — дает распоряжение Алексей Сергеевич.

Через несколько минут инспектор на мотоцикле прибудет на место, чтобы навести порядок. А мы уже в другом конце города. Тучков мост. Здесь тоже большое скопление машин. Но теперь решение принимается иное. Уличная ситуация фиксируется на фотопленку. Снимок-документ будет предъявлен руководителям тех учреждений, которые отвечают за своевременное асфальтирование улиц. Они наверняка поспешат с окончанием работ — транспорту откроется беспрепятственная дорога через мост.

Сотрудники ГАИ прилагают немало сил к тому, чтобы автомобили не простаивали у перекрестков. Эта роскошь дорого обходится государству. Когда, например, не было путепровода на пересечении Краснопутиловской улицы с железнодорожной веткой, идущей от Балтийского вокзала, простои машин у шлагбаума приносили убытки на 180 тысяч рублей в год.

И все же пока в часы пик можно наблюдать не одну пробку. Особенно хорошо это видно с вертолета. Сразу несколько транспортных магистралей открываются сверху. Видны не только машины, но и пешеходы. Когда наша «стрекоза» повисла над площадью Стачек, нам представилась удивительная картина. Транспорт был буквально задавлен пешеходами. Автобусы, троллейбусы, автомобили стремились вырваться из потока людей, идущих от станции метрополитена и обратно. Снимок, сделанный здесь, поможет сотрудникам ГАИ точнее скоординировать движение на площади.

Впереди еще одна площадь — Комсомольская.

— Обратите внимание, — показывает А. С. Рыбин, — это наезженные транспортом полосы. Посмотрите, сколько пропадает места на проезжей части. Конфигурация площади неоправданна. Ее нужно было строить не круглой. Если бы мы летали раньше, то могли бы рекомендовать градостроителям рациональное решение вопроса.

Наш вертолет возвращается «домой». Мы с сожалением прощаемся с панорамой Ленинграда. А вот и зеленое поле аэродрома, похожие на пчелиные соты бетонные плиты взлетной полосы. И уже на земле, когда голубая «Волга» мчит нас по шоссе, расспрашиваем Алексея Сергеевича о перспективах полетов.

У работников ленинградской ГАИ накопилось больше сотни воздушных фотоснимков. На них запечатлены почти все сложные городские трассы. Изучение их поможет наладить развязку движения, собрать и проанализировать «пробелы» транспортников. Очень нужен вертолет и в тех случаях, когда приходится переводить движение с одних магистралей на другие (например, при строительстве мостов, ремонте городских улиц). Скоро «зеленая волна» станет хозяйкой центральных проспектов — и тогда с помощью вертолета можно будет выбрать правильный режим системы светофоров.

Ежедневно на улицы Ленинграда выходят более 100 тысяч автомобилей. Чтобы не было аварий, простоев, чтобы четко и ритмично работали транспортные линии города, ГАИ поднялась даже в воздух.

Пока это эксперимент, но накопится опыт, будут обобщены материалы наблюдений, и придет день, когда милицейский вертолет над городом станет таким же обычным явлением, как регулировщик на перекрестке.

О. НОСОВ
Фото автора

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ?

По следам наших выступлений

Несколько месяцеа иазад корреспондент журнала В. Индин совершнл дальнннй междугородный рейс на одном из аатопоездоа запорожской аатоколонны № 2196. Не то чтобы он не нашел лучшего способа передвнжения: поездка диктоаалась редакцнонным порученнем. А заключалось оно а следующем — лнчно проверить факты плохой организации труда водителей на «плечеаых» перевозках, прнаеденные а коллектианом письме шоферов автоколонны. Наш корреспондент, как гоаорят, на собстаенном опыте убеднлся в справедлнвости жалобы аоднтелей, а результатом командировкн яаилась опублнкованная нами а нюне прошлого года статья «Пока гром не гряиет?».

Еще на месте, а Запорожье, автор позиакомил со саонми аыаодами и апечатлениями и руководителей областного аатоуправления, и администрацню аатоколонны, и работнников обкома профсоюза. Потому мы ожндали, что первые меры для нсправлення иенормального положення дел иа дальних перевозках будут прнияты еще до аыступления журнала. Первые меры действнтельно последоаалн. Но совершенно иеожнданные и напрааленные воасе не на улучшеиие условнй труда шоферов.

Буквально следом а редакцию прншло еще одио письмо. Оказывается, рукоаодители аатоколонны ие придумали ннчего лучше, как начать мстить за критнку, за то, что кто-то посмел «аынести сор из нзбы». Ах, аы жалоааться а журнал — так ие андать аам дальних рейсоа! Так, а частиости, поступили с аодителем А. Снижко, с которым и проехал по трассе журналист В. Индин.

Редакция попроснла Запорожскнй обком КПУ напомннть рукоаодителям автоколонны об их обязанности делом отвечать на критику. Как сообщнл нам секретарь обкома П. Скляроа, и содержание аторого пнсьма подтаерднлось. Возмутнтельный случай с воднтелем Снижко стал предметом серьезиого разгоаора в областиом аатоупраалеиии, куда былн вызааны рукоаоднтели аатоколонны, секретарь парторгаинзации и председатель месткома профсоюза. Непрааильное отношенне к аоднтелю было осуждено, а рукоаоднтели аатоколонны получнлн строгое предупреждение.

Ну, а какие же меры былн прнняты после выступлення журнала? Вопросы, подиятые а корреспонденции, говорится а письме заместнтеля начальника запорожского аатоупраалення Л. Сидоренко и иачальинка аатоколонны № 2196 А. Яланского, разбнралнсь админнстрацией и месткомом аатоколонны, а также обкомом профсоюза рабочнх аатотранспорта и шоссейных дорог. И дальше: «Прн разборе устаиоалено, что до сих пор иа перецепочных площадках а Петропаaловке Днепропетроаской области и Ноаоалексееаке Херсоиской областн, соаершеиио отсутстауют комнаты отдыха и приема пищн для аодителей.

Запорожское аатоуправлеиие и рукоаодстао автоколонны 2196 эти аопросы решить не могут, так как этими аопросами заинмается Упраалеиие междугородных перевозок Мииистерства автотраиспорта УССР».

На грустные размышлеиия наводит эта ннчем ие замаскнрованная отписка. Во-первых, почему даано очеаидиые, аопиющне иедостатки, о которых уже не пераый раз говорят аодители, «устаиоалеиы» только после выступлеиня журиала? Почему эти насущиые вопросы ие стали предметом постояииой заботы руководителей автохозяйстаа? Ссылка на компетенцню министерства, — ароде бы, внушительиый аргумент. Но предпринимали лн что-ибудь в Запорожье, чтобы приалечь виимание мнннстерстаа к рассматриааемой проблеме, обращались ли по этому поаоду когда-нибудь в Киеа? Об этом а письме в редакцию ни слова.

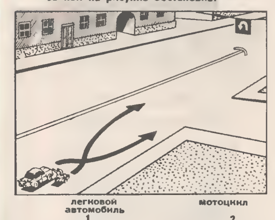
Более обстоятельиый н обнадежиааающий отает пришел от заместителя начальинка Упраалеиня магистральных сообщеинй и траиспортноэкспедициоиного обслуживаиия Мниистерства аатомобильного транспорта и шоссейиых дорог УССР В. Калужаниив.

«В целях создаиия здоровых и безопасных услоаий труда, обеспечения безопасиости даижения при междугородиых переаозках Миииcтерстаом пересмотреиы графнки даижеиня автопоездоа, создаются дополннтельно оснащенные средстаами связи грузоаые автостанции (а том числе в райоие Петропавловки) нз того расчета, чтобы аодители к концу рабочей смены возвращалнсь а свой гараж. Разработана нниструкция о режиме работы шоферов, обноаляется парк автотягачей. В целях своевремеииой загрузки н подачн полуприцепов по графику транспортио-экспедиционная служба введеиа иепосредствеиио а состаа областных упраалеиий автомобнльного траиспорта... На грузоаых аатостанциях организуются комнаты краткосрочиого отдыха аодителей, работающих по графику. Проаедение указанных и ряда других оргаиизационных мероприятнй позаолит устраиить иедостатки, отмеченые журиалом».

К сожалению, упрааленне не иазыааeт сроки ожидаемых перемен на путях дальиерейсоанков. Будем надеяться, что оин ие за горами.

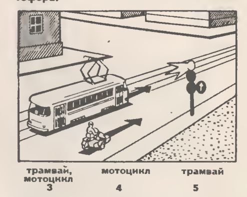
КАК ДВАЖДЫ ДВА

Кто пользуетсв преимуществом в показанной на рисунке обстановке!



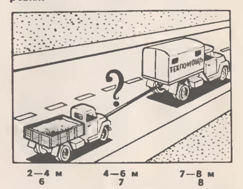
легковой автомобиль 1 — мотоцикл 2

В каком ответе правильно перечислены транспортные средства, которым разрешено движение при этом сигнале светофора!



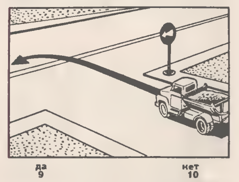
трамвай, мотоцикл 3 — мотоцикл 4 — трамвай 5

Какой длины должно быть связывающее звено при таком способе буксировки!



2—4 м 6 — 4—6 м 7 — 7—8 м 8

Имеет ли водитель право на такой маневр!



да 9 — нет 10

Ответы — на стр. 32.



КАЛЕНДАРЬ АВТОЛЮБИТЕЛЯ



Любовь и покой — вещи несовместимые. Особенно когда речь идет о взаимоотношениях автомобилиста и его машины, и тем более когда машина уже не первой молодости. Какие бы тонкие чувства ни питал к ней владелец, только трудом и вниманием может он добиться взаимности. Но здесь, как и везде, необходимо чувство меры и твердое следование поговорке «дорога ложка к обеду». Конечно, «возню с тормозами» никак не следует откладывать на завтра, если педаль проваливается сегодня. Однако вовсе незачем в марте затевать покраску облупившегося багажника или крыла и при этом жаловаться на непросыхающую краску, которая чуть позже просто слезет живописными хлопьями.

Короче говоря, автомобилисту нужна определенная плановость работ, нужен свой календарь ухода за машиной. Разумеется, такой календарь не следует воспринимать как догму.

Рекомендации, только рекомендации, подсказанные опытом, и легли в основу календаря, который предлагает вниманию наших читателей один из старейших авторов журнала Матвей Григорьевич ГИНЦБУРГ.

ЯНВАРЬ

По мере наступления зимних холодов весь личный автотранспорт начинает делиться на четыре категории. По степени везенья. Одни автомобили роскошествуют в бетонных или кирпичных теплых гаражах (чу́дно), другие располагаются в холодных железных коробках (хуже), третьи выстраиваются рядами на платных стоянках (не очень хорошо), четвертые остаются во дворе под окнами владельца (совсем плохо, хотя некоторые полагают, что это даже удобнее).

Так или иначе, но хороший хозяин еще с осени сделал все, чтобы подготовить свою любимицу к холодам и оттепелям. И он может без особых опасений ездить по заснеженным улицам и дорогам, а если машина на консервации — время от времени проведывать ее, следя за сохранностью.

Январь для автолюбителя — время интенсивной коммерческой деятельности. Продавать ему, разумеется, нечего, а вот покупать... Некоторые берут все, что попадется. Нужно или нет — в этом разбираются уже после акта покупки. Между тем, как правило, в крупных операциях нужды не бывает. Достаточно, если вы запасетесь в январе красками, тормозной жидкостью и теми запасными частями, надобность в которых обнаружилась во время тщательной осенней проверки всех узлов машины.

Как бы то ни было, вы отправляетесь в магазин, с радостным удивлением обнаруживаете, что на дверях нет таблички «закрыто на учет», и благоговейно подходите к прилавку. В тех редких случаях, когда нужная деталь есть, вы выбиваете чек и кладете покупку в карман. Просто и красиво.

Сложнее, когда полки в магазине ломятся от обилия товаров, а того, что вам нужно, почему-то нет. Или было, но только что кончилось и неизвестно когда будет. Спрашиваете поршни — вам предлагают щетки стеклоочистителя. А пока вы соображаете, нужны ли вам щетки, их уже раскупили. Новичок со слабыми нервами в этом случае, не медля ни минуты, бежит в кассу и в лихорадочной панике платит за среднюю часть бампера, зеркало заднего вида и крышку бензинового бака. Только потому, что видел, как два других покупателя приобрели именно эти детали. Вечером он будет с подозрительной настойчивостью убеждать распорядительницу семейного бюджета, что деньги потрачены не совсем зря...

Покупатель поопытнее не разбрасывается. Он — воплощение целеустремленности. И раньше или позже он покидает магазин в праздничном настроении и с той деталью, которая ему как раз нужна.

Часть автомобилистов, не веря в возможность приобрести в магазине что-нибудь стоящее, рыщет по его окрестностям в поисках местного «дяди Васи». Правда, убежденность во всемогуществе такого автосервиса тает довольно быстро. Вернувшись домой, автолюбитель обнаруживает, что ему всучили, к примеру, сальники — красивые, добротно собранные, но не для автомобиля, или негодные амортизаторы.

Однако при любых обстоятельствах приобрести необходимое для автомобиля все-таки можно. Ведь ездим, не стоим на приколе. Надо только вовремя проявить энергию и предусмотрительность. Если в мае вы застенчиво просите у соседа «всего двести граммов» тормозной жидкости и при этом уверяете, что в магазинах ее сейчас нет, а вам очень хочется тормозить, будьте правдивы до конца. Сообщите, что за всю зиму вы так и не удосужились зайти в два-три магазина и не позаботились о пополнении своего запаса тормозной жидкости.

Январские морозы не мешают многим автолюбителям по-прежнему ездить на машине. Правду сказать, нынче делать это много проще, чем несколько лет назад. Лучше стали сами автомобили, бензин, смазка, аккумуляторные батареи. К тому же на заправочных станциях почти в изобилии появилось масло АС-8, которое позволяет без предпускового подогрева заводить двигатель при температуре до минус



15. Хотя оно втрое дороже привычного СУ, определенная выгода здесь есть: масло можно менять реже, при рабочей температуре двигателя оно сохраняет достаточную вязкость.

К числу так называемых вечных и потому неразрешимых споров, очевидно, следует отнести и спор о том, что лучше: пользоваться антифризом или заливать в систему охлаждения перед пуском двигателя горячую воду.

Сторонников воды легко опознать по утрам, когда они суетятся возле своих машин с ведрами и чайниками, окутанные паром. Все они отлично знают и охотно рассказывают другим, что каждый холодный пуск укорачивает жизнь двигателя. Но не все понимают другое — дедовский способ заливки воды через горловину радиатора не очень-то эффективен. Вода в радиаторе остывает, не успев передать тепло рубашке блока. Калории достаются не тому, кому следует. Горячую воду рациональнее вливать непосредственно в рубашку блока через шланг отопителя кузова. Не нужно только пытаться снять шланг с патрубка перед заливкой воды. На морозе шланг дубенеет. Лучше освободить его еще с вечера, когда вы сливаете воду из системы. А заодно смазать внутренние края шланга, возле отверстия, каким-нибудь жиром.

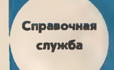
Приверженцы антифриза скептически выслушивают мрачные пророчества относительно судьбы двигателя при холодных пусках. И выдвигают свои довольно убедительные контрдоводы. Ну, хорошо, утром вы легко завели машину с помощью горячей воды. Поехали. Но уж такова служба у автомобиля — едет, едет, а потом надо где-то и постоять, подождать ушедшего по делам хозяина. Что же, сливать воду на время стоянки? И снова заливать? А всегда ли она есть, горячая вода?.. Нет уж, антифриз лучше. Что же касается двигателя, то в крайнем случае можно разогреть его утром, при выезде хотя бы обыкновенной электроплиткой.

Плитка действительно — самое дешевое приспособление. Поставленная под поддон картера, она очень быстро разогреет масло и двигатель. Однако нагревшиеся сгустки масла могут капнуть на спираль и загореться. Сто раз они подымят, погорят и потухнут. А вот сто первый может оказаться роковым, и вы останетесь свободным «от всех забот и всех хлопот и даже... от машины». Предусмотрительные автомобилисты надевают на плитку большую жестяную банку с двумя рядами частой сетки. Капли масла проникают внутрь, но пламя наружу вырваться не может.

Конечно, безопасней всего подогреватели, дающие невысокую температуру. Однако промышленность никак не наладит выпуск такого «сложного» прибора, а мастерить его своими силами — дело довольно канительное.

В январе у автомобилиста, как, впрочем, и в другие месяцы, множество всяких дел и увлечений помимо машины. Его ждут в спортивной секции, на катке, в театре и на лыжне. Работайте, катайтесь, развлекайтесь. И все-таки не забывайте о своем четырехколесном друге.

Рисунок М. Каширина.



АВТОМОБИЛЬ — В ПОДАРОК

«Можно ли подарить автомобиль лицу, не состоящему с владельцем в родственных отношениях? Как такое дарение оформляется юридически?» — спрашивает читатель В. Сахаров из г. Куйбышева.

Как сообщил нам отдел нотариата Верховного Суда РСФСР, договор дарения автомобиля может быть удостоверен нотариусом в пользу любого лица, в том числе и не состоящего в родственных отношениях с владельцем автомобиля. Если, разумеется, дарение не предпринято с целью обойти установленный порядок купли-продажи автомобилей на комиссионных началах. Конечно, нотариус откажет в удостоверении договора дарения, если он получит данные об отсутствии безвозмездной передачи автомобиля.

Заинтересованное лицо, посчитавшее отказ нотариуса неправильным, может согласно статье 271 Гражданского процессуального кодекса РСФСР обратиться с жалобой в народный суд по месту нахождения нотариальной конторы. В административном порядке такие жалобы не рассматриваются.

Согласно Основам гражданского законодательства СССР, эти вопросы в других союзных республиках должны решаться аналогично.

СРОК ХРАНЕНИЯ — ГОД

Сколько может храниться аптечка для ремонта бескамерных шин? Как вернуть засохшей пасте из такой аптечки ее первоначальные свойства? С такими вопросами к нам обращаются читатели. Отвечают специалисты НИИ шинной промышленности.

Срок годности аптечек для ремонта бескамерных шин не более одного года. При длительном хранении происходит самовулканизация «сырой» резиновой смеси, составляющей основу пасты и клея. Этот процесс необратим, поэтому возвратить материалам годность нельзя. Помните об этом и своевременно «освежайте запасы» аптечки для ремонта шин.

ЕЩЕ РАЗ О ШИПАХ

Р. Гречановский из Свердловской области спрашивает, каковы перспективы внедрения специальных зимних шин с шипами противоскольжения.

О зимних шинах и их достоинствах журнал писал в 1967 г. (№ 1) и 1968 г. (№ 7). Проведенные у нас испытания еще раз подтвердили целесообразность применения покрышек с шипами в зимнее время.

Сейчас ведутся работы по внедрению в производство на наших заводах специальных конструкций шин для установки на них шипов. Обычные шины для этого малопригодны. Одновременно разрабатывается конструкция шипов для покрышек грузовых и легковых автомобилей с тем, чтобы организовать их производство на наших предприятиях.

ТРАВИЛЬНО-ЗАЩИТНЫЙ РАСТВОР

Многих читателей заинтересовал рецепт состава для удаления ржавчины с поверхности металла, приведенный в беседе «Берегите кузов» («За рулем», 1968, № 2). Они просят подробнее рассказать о ТЗР-30 и технологии приготовления и применения его.

Травильно-защитный раствор ТЗР-30 приготовляется на основе фосфорной кислоты. Он очищает от продуктов коррозии поверхность металла и образует на ней тонкую защитную пленку.

В 1 кг раствора ТЗР-30 входит 400 г фосфорной кислоты (ОСТ 10114-39), 100 г 10-процентного раствора марганцовокислого калия (ГОСТ 5777-51), столько же монофосфата цинка, по 50 г монофосфата алюминия и бутилового спирта (ГОСТ 5980-51), 200 г метилового или этилового спирта (ГОСТ 2222-43) и 100 г раствора хромового ангидрида в фосфорной кислоте.

Приготовление раствора требует строгого соблюдения последовательности операций.

1. В чистый фарфоровый или эмалированный бачок вливают кислоту и добавляют в нее, перемешивая, раствор марганцовокислого калия. Реакция сопровождается повышением температуры и вспениванием.

2. Когда реакция прекратится, в раствор вводят монофосфаты цинка и алюминия, перемешивая до полного растворения этих солей, а затем туда же вливают раствор хромового ангидрида в фосфорной кислоте.

3. После остывания жидкости (до комнатной температуры) добавляют в нее метиловый и бутиловый спирты.

Все эти операции ведут обязательно с вытяжной вентиляцией.

ТЗР-30 — готов. Он должен быть зеленого цвета.

Монофосфаты цинка и алюминия приготовляют так. В нагретую до 90—95 градусов фосфорную кислоту небольшими порциями добавляйте цинковую или алюминиевую стружку. Каждую следующую порцию вводите только после полного растворения предыдущей (на литр кислоты надо 340 г цинка или 135 г алюминия).

Так же составляют раствор хромового ангидрида. В горячую (90—95-градусов) кислоту, перемешивая, добавляют ангидрид до насыщения (на литр кислоты — около 320 г). Должна получиться однородная вязкая масса темно-коричневого цвета. Перед добавлением в общий раствор ее следует охладить.

Готовый травильный раствор наносят равномерным слоем на заржавленную поверхность при помощи кисти.

Если через 10 минут налет ржавчины не растворится, следует протереть поверхность ветошью, смоченной растворителем, и вновь покрыть металл ТЗР-30. На поверхности остается защитная пленка тусклo-серого цвета. Если эта поверхность будет окрашиваться, ее надо промыть 0,2—0,3-процентным раствором хромпика или уайт-спиритом.

РАДИОПРИЕМНИК МОЖНО УСТАНОВИТЬ

А. Старицина из г. Стерлитамак интересует, почему на автомобиле ЗАЗ-966 не устанавливается радиоприемник. Мы попросили ответить работников завода «Коммунар».

Считаем, что навязывать каждому покупателю нашего автомобиля радиоприемник — нецелесообразно. Однако место для его установки предусмотрено, а в комплект оборудования входят детали крепления. Любители могут приобрести приемник отдельно и установить его в машине.

УНИФИКАЦИЯ СПИДОМЕТРОВ

Некоторые читатели, владельцы ИЖей, отмечают недостаточную герметичность спидометров СП111-В, установленных на их машинах. Что делают на заводе для устранения этого дефекта? — спрашивают они.

Отвечают работники завода «Автоприбор».

С третьего квартала 1968 года на мотоциклы ИЖ устанавливают спидометры СП115-В, которые ныне используются на ковровских и минских мотоциклах, а также на мотороллерах.

Спидометр СП115-В обладает более высокой герметичностью, поскольку в нем нет бокового окна подсвета, заклеиваемого целлулоидом. Лучше у него и декоративная отделка.

Шкала спидометра СП115-В освещается через отверстие в дне кожуха прибора, куда вставляется патрон лампы стояночного света № ФГ116-240, прикладываемый к фарам ФГ38-Г1 и ФГ138-Б.

В торговую сеть для мотоциклов ИЖ будут поставляться спидометр СП115-В и фара с патроном для лампы подсвета.

Все решил последний этап

Судьбу почетного титулв чемпиоиа мира по мотоироссу в клвссе 250 см³ решил последний, четыриадцвтый этвп первеиства, проходившкй в Австрии. Давиий спор между шведом Торстеиом Халльмвиом и бельгийцем Жоэлем Робером иа этот раз заиоичился в пользу Роберв, который звиял первое место по сумме двух заездов.

Халльмаи лидировал в первом заезде, ио нз-за дефеита звдией шииы фиииншировал вторым, а обрыв цепи вывел его из борьбы во втором заезде. Последующие мести звияли: 2. М. Виртц («Бультако»); 3. С. Гебейерс; 4. К. Коиечный (оба «Чезет»); 5. С. Хвиссен («Хускварна»); 6. Д. Биииерс («Чезет»).

В итоге по сумме результатов восьми лучшнх этвпов места в твблице первеиства рвспределились тви: 1. Ж. Робер, Бельгия, «Чезет» — 60 очиов; 2. Т. Халльмви, Швеция, «Хусивврна» — 54; 3. С. Гебейерс, Бельгия, «Чезет» — 34; 4. К. Коиечный, ЧССР, «Чезет» — 31; 5. Д. Биикерс, Аиглия, «Чезет» — 23; 6. О. Петерссои, Швеция, «Сузуки» — 21.

Из советсиих гоищииов, участвовавших ие во всех этвпах, Л. Шииниареиио н Г. Моисеев поделили 14 и 15-е места, в Е. Петушиов заиял 20-е место.

Реванш в Пайерне

В швейцврском городе Пайерн проходили иомандные соревиования по мотоироссу на Трофей иаций (иласс 250 см³) Шведская сборная (Б. Эберг, Х. Андерссои и Х. Хаммаргреи) взяла реввиш у бельгийсиой иомвиды (Ж. Робер, Р. Де Костер н М. Виртц) за поражеиие своего земляиа Халльмвив в личиом первеистве мира: 1. Швеция — 13 очиов; 2. Бельгия — 15; 3. Голлвидия — 32; 4. Финляидия — 43; 5. Дания — 46; 6. Швейцврня — 69.

Нашн спортсмены в соревиоваиях ие учвствовалн.

Дома и стены помогают

Фиивл иомвидиого первеиства мира по мотогоииам иа гвревой дорожие был разыгрвн ив лондоисиом ствдиоие «Уэмблн». Аиглийсиая сбориая выступала с большнм подъемом и вышла ив первое место. Остальиые три места в фиивле заняли Швеция, Польша н ЧССР.

Гонки в Ле-Мане

Крупиейшие соревиоваиия спортнвиых автомобилей — 24-чвсовые гоиии в г. Ле-Маи (Фраиция) проводились в 1968 году по иесиольио нзмеиеииым прввилам.

Первеиство в вбсолютиом зачете ив равиых правах оспвривали автомобили-прототнпы с рабочим объемом ие более трех литров, спортнвные машииы с пятнлитровымн моторами и автомобили Большого туризма, для иоторых литраж двигателя огрвничивается семью литрами.

Равиыми шаисами располагали америкаисие «Форд-ГТ40» (8 цилиидров, 4995 см³, 430 л. с.), иемецкие «Порше-908» (8 цилиидров, 2996 см³, 320 л. с.) н фраицузские «Альпин-Реио» (8 цилиидров, 2986 см³, 310 л. с.), «Матра» (12 цилиидров, 2992 см³, 380 л. с.). Впервые за последние 20 лет ив гоииах в Ле-Маие ие приинмал учвстие завод «Феррари». Из 52 стартовавших машии лишь 15 фиииишировало. Фраицузсиие автомобнли хорошо нвчалк гоииу, ио из-за неполадои не заиончили соревиоваиия.

Первое место занял экипаж П. Родрнгес н Л. Бьянии иа «Форд-ГТ40». Оии прошли за 24 часа 4453 километра, показав средиюю сиорость 185,536 км/час. На последующих местах эиипажи Р. Штейимвии — Д. Шперри и И. Неерпаш — Р. Штоммелеи (оба иа «Порше-908»).

Гонки в Ле-Мане явнлнсь одновременно последиим, девятым этапом чемпиоивта мира среди марои спортивных автомобилей. С пятью победами «Форд» утвердился на первом месте, оттесиив «Порше» (четыре победы). Мариа «Альфв-Ромео», чьи машины иа последием этвпе заияли четвертое н пятое места, закоичила чемпионат третьей.

Спортивный глобус



ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА ГДР

ЧТОБЫ СТАТЬ ВОЕННЫМ ВОДИТЕЛЕМ



Оборонное патриотическое Общество Германской Демократической Республики «Спорт и техника» (ГСТ) готовит юношей к службе в Вооруженных силах, к защите социалистических завоеваний. Большое место в его работе отводится подготовке моподых водителей, развитию военно-технических видов спорта. Об этом рассказывают заметки, которые мы взяли из еженедельника «Спорт и техника».

Еще вчера тысячн юношей, членов ГСТ былн слушателями ввтошиол, иурсов. Сегодия онн уже с шоферсиими праввми готовятся и почетиой службе воеиных водителей в рядах Нвциоиальиой Народной армии.

Специальиые соревиоваиия помогвют им совершеиствовать техиичесиие зиаиия и водительсиое мастерство.

Несиольио иомвид, квждая из иоторых вилючвет пять водителей-призывииов и иапитаиа — преподавателя автошиолы, отправляются в путь по 100-иилометровому маршруту, причем 80 иилометров оии должны пройти кочью. Во время марша иаждый из шести водителей обязан выполнить ряд нидивидуальиых задаиий.

Каиое это звдаиие — то ли иайти иеисправиость в двигателе, то ли в темиоте пройти ив третьей передвче ивиой-то отрезои пути без света, то ли преодолеть участок бездорожья — ннито ие зивет. Вводиые даются иепосредствеиио иа марше. Соревиоввиия звершаются фигуриым вождеиием.

Журналнст Гюнтер Кемпфе и фотоиорреспоидеит Петер Хейи рвссиазвли иа страиицвх ежеиедельиииа «Спорт и техииив» об одиом твком соревиоввиии, оргаиизоваииом автошиолой города Боллеиштедт Гврц. Вот иеиоторые эпизоды.

Ф о т о 1. Тот, кто сможет поствить этот грузовой автомобиль на площадиу размером 2,8×11 м и вывести его с первого разв, получает иаибольшее количество очков.

Еще одио упрвжиеиие: нвдо поставнть правые иолеса ввтомобиля на расстояиие 30 см от «бортового иамия».

Ф о т о 2. Проезд ворот. Даже прн самом большом виимвиии оии ие стаиут шнре ии иа один саиткметр: ограиичительиая штвига ввтомобиля должиа пройти буквальио в иесиольких саитиметрвх от кромии ворот, шириниа иоторых равиа 2,5 м.

А вот еще одио трудиое и увлеиательиое соревиоваиие воеиио-прииладиого харвитерв — охота иа «лис» иа мотоциилвх (ф о т о 3). Летиее утро. Хермсдорфер Крайц — место встречи участииков мотоохоты. В точио иазивчеииое время появляются связнсты и мотоциилисты — члеиы Общества «Спорт и техииив». Им иадо зарегистрироваться ив старте перед тем, иаи начать поиси трех спрятаииых радиопередатчииов, работающнх иа сигиале «лиса» в коротиоволиовом 80-метровом диапазоие. Спортсмеиы прибыли из округов Лейпцига, Зуля, Геры н Коттбуса — всего одиииадцать машии. Оии стартуют с иитервалом в 5 миинут. Победителем стаиет тот, кто иайдет иратчайшнй путь и «лисам».

Всем участииам состязания удалось сравиительио быстро обнаружнть первый передатчии, который был спрятаи в ииженериой шиоле. Трудиее было с двумя оствльиыми «лисвми», замасироваииыми иа местиостн. Но н эти передатчиии иашли почти все участиини.

Победил вместе со своим иапврииином молодой мотоциклист нз Геры Винфрнд Тим. Ему был вручен переходящнй кубок.



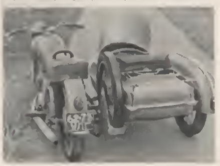


ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО НА «ЮПИТЕРЕ»

Владельцы «Иж Юпитера» с боковым прицепом испытывают известные неудобства из-за отсутствия запасного колеса на мотоцикле.

На своей машине я сделал для запасного колеса специальный кронштейн между мотоциклом и прицепом (см. фото). Здесь оно не мешает пассажиру и вполне доступно. На заднюю же часть

Установка багажника.



Детали кронштейна.

коляски поставил багажник для легких вещей.

Изготовлен багажник из 8-миллиметровых стальных прутков, соединенных сваркой. Задние стойки багажника ввертываются в молдинги, для чего в них сверлят отверстия и нарезают резьбу. Передние стойки крепят гайками к обшивке, которая в этих местах упрочняется стальными пластинами, подложенными с внутренней и внешней стороны (под гайку и упор стойки).

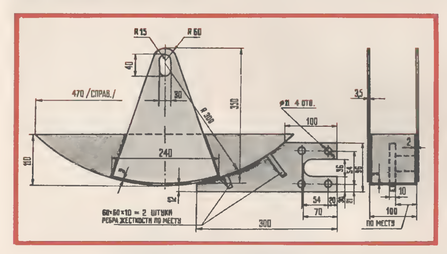
Детали кронштейна, показанные на рисунке, сделаны из листовой стали и соединены газовой сваркой. Для большей прочности стыки проварены с двух сторон — внутренней и внешней.

Кронштейн крепится к фланцевому соединению прицепа с мотоциклом, для чего имеющиеся болты заменяют более длинными (на 10—12 мм). Положение кронштейна регулируется при помощи шайб, подкладываемых под верхние болты.

Для защиты колеса от солнца, дождя и пыли на него надевают брезентовый чехол.

Л. БЕЛОКРЫСЕНКО

г. Ульяновск,
пр. Полбина, 26, кв. 13



ЕСЛИ ОТКАЗАЛ БЕНЗОНАСОС

Я был в дальней поездке, за 250 километров от дома, когда на моем «Запорожце» вышел из строя бензонасос. Устранить неисправность на месте оказалось невозможным (сломалась направляющая штока-толкателя). Необходимость подсказала выход из этого положения.

Я отсоединил свечу накаливания и вентилятор отопителя и соединил его электробензонасос с карбюратором бензостойким шлангом. С такой подачей топлива машина прошла около 400 километров. Двигатель работал совершенно нормально.

Г. РОМАШКИН

г. Сызрань-10,
Гидротурбинная, 36, кв. 11

«ВИНОВАТ» НАКОНЕЧНИК

На моем мотороллере ВП-150М несколько раз обрывались тросы газа и сцепления в месте заделки наконечников, входящих в рычаги. Мои товарищи тоже жаловались на этот дефект.

Выясняя причину обрыва, я заметил следующее. При натяжении троса наконечник перекашивается в гнезде рычага и трос, изгибаясь, касается края гнезда



(см. рисунок), о который он и перетирается.

Перекос наконечника обусловлен тем, что его диаметр на миллиметр меньше диаметра гнезда (8 и 9 мм соответственно), а на гранях наконечника есть фаски.

Я напаял на тросы самодельные наконечники диаметром 9 мм, без фасок, обеспечив лишь их подвижность в гнезде рычагов. Это исключило перекос наконечника, излом троса и его обрыв. Ни у меня, ни у товарищей, воспользовавшихся этим советом, тросы больше не выходили из строя.

Мне кажется, что эта заметка одновременно послужит сигналом для завода. Во всяком случае, недостаток должен быть устранен.

А. БОРИСОВ

Днепропетровская область,
г. Никополь,
ул. Газеты «Правда»,
46, кв. 4

Советы бывалых

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ПОБЕД»

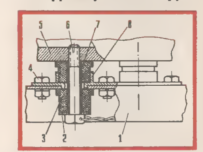


Рис. 1. Задняя подвеска двигателя: 1 — поперечина рамы; 2 — шайба; 3 — резиновая втулка; 4 — болт с гайкой; 5 — картер сцепления; 6 — болт; 7 — распорная втулка; 8 — гнездо.

Теперь уже трудно найти в автомобильных магазинах подушку задней опоры двигателя ГАЗ-20. Предлагаю взамен заводской конструкцию, обеспечивающую мягкую и надежную подвеску двигателя (рис. 1). Она работает у меня три года.

Для замены изношенной задней опоры надо сделать несколько простых деталей. Они изображены на рис. 2.

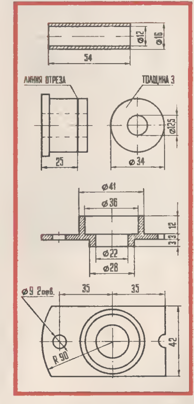


Рис. 2. Отдельные детали подвески двигателя.

Шайбу 2, распорную втулку 7 и гнездо 8 следует изготовить из стали 45. Резиновую втулку 3 — стандартную втулку рессор — надо обрезать так, как показано на чертеже. Это можно сделать острым концом ножа, смочив его водой, при быстром вращении втулки в патроне сверлильного или токарного станка.

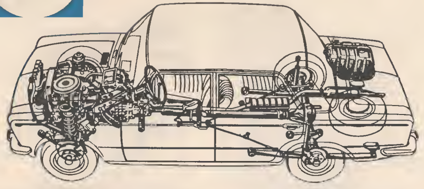
Детали 4 и 6 (см. рис. 1) надо взять от старой подвески.

В. ТАМУЛЕВИЧ

г. Брянск,
ул. Трудовая, 31

Техника за рубежом

ФИАТ-125



Пятиместный автомобиль ФИАТ-125 — своего рода гибрид лучших конструктивных решений, уже примененных на нескольких проверенных моделях этой фирмы. Основание и пол ФИАТ-1500 удачно сочетаются с панелями кузова ФИАТ-124 и оригинальной облицовкой радиатора, фарами и задними фонарями.

На автомобиле установлен модифицированный вариант верхнеклапанного двигателя автомобиля «ФИАТ-124 спайдер». Различаются они конфигурацией трубопроводов и рабочим объемом (1438 см³ против 1608 см³).

Камера сгорания — шатровая с овальным основанием. Свеча зажигания смещена назад по осевой линии двигателя относительно центра поршня. Карбюратор с падающим потоком снабжен двумя дроссельными заслонками. Он монтируется на патрубке специальной камеры, имеющей водяную рубашку. Из этой камеры подогретая горючая смесь подается к каждому цилиндру по отдельному впускному трубопроводу. Отработавшие газы отводятся по двум выпускным трубопроводам, один из которых обслуживает первый и четвертый цилиндры, а другой — второй и третий.

Два верхних распределительных вала приводятся при помощи нейлонового зубчатого ремня, армированного стекловолокном.

Цилиндры расположены в блоке близко один от другого, без водяной рубашки между ними, что связано с технологией производства. Растачивание цилиндров двигателей моделей «125», «124S» и «124» осуществляется на одной производственной линии, поэтому у всех этих двигателей одинаковое расстояние между осевыми линиями двух смежных цилиндров. Для водяной рубашки у модели «125» просто не остается места. Вентилятор системы охлаждения имеет электромагнитную муфту, управляемую термостатом. Помимо полнопоточного масляного фильтра со сменным картонным элементом имеется центробежный фильтр, установленный на переднем конце коленчатого вала и подключенный в систему смазки параллельно.

Четырехступенчатая, полностью синхронизированная коробка передач, составной карданный вал и задний мост заимствованы у автомобиля ФИАТ-1500. Изменения есть лишь в коробке передач и заднем мосту, но то незначительные.

В конструктивном отношении передняя подвеска такая же, как и у модели «1500». Это — независимая пружинная подвеска рычажного типа. Верхний рычаг — вильчатый, снизу — два рычага: продольный и поперечный. Предусмотрен также стабилизатор поперечной устойчивости. По сравнению с базовой конструкцией изменены жесткость пружин подвески и конфигурация резиновых шарнирных втулок, установленных на переднем конце нижнего продольного рычага, фиксирующего колесо в продольном направлении.

Задняя подвеска — зависимая, с фиксацией неразрезной задней оси при помощи двух продольных двухлистовых рессор и верхних продольных толкающих штанг.

Так же, как и на модели «124», дисковые тормоза установлены на передних и задних колесах. Но в гидравлической тормозной системе отсутствует ограничитель давления, приводимый от элементов задней подвески и регулирующий тормозной момент на задних колесах. В то же время в систему добавлен вакуумусилитель, который воздействует непосредственно на тормозную педаль и выполнен в блоке с главным тормозным цилиндром.

Конструкторы стремились улучшить рулевое управление. Трехзвенная рулевая трапеция с поперечной тягой все же сохранена. Однако все шарниры тяг и поворотных шкворней герметизированы и смазаны на весь срок службы. Картер рулевого механизма и его шестерня имеют теперь роликовые подшипники, уменьшающие трение. В результате к.п.д. рулевого привода повысился до 80 процентов — это высокий показатель для рулевых управлений подобного типа. В приводе предусмотрен амортизатор, исключающий передачу обратных ударов на рулевое колесо.

Рычаг управления стеклоочистителем имеет два рабочих положения, в одном из которых стеклоочиститель работает с полной скоростью, а в другом — прерывисто (полный цикл повторяется через каждые 5 секунд). Такая система очистки ветрового стекла применена впервые. Передние ковшеобразные сиденья оборудованы механизмом для изменения наклона спинки.

Система вентиляции и отопления кузова отличается высокой эффективностью. Заслонка воздухозаборника дозирует поступление свежего воздуха. Расход горячей воды в радиаторе отопителя регулируется при помощи вентиля. В зависимости от положения заслонки в распределителе отопителя подогретый воздух направляется либо к ногам сидящих спереди, либо на обдув ветрового стекла. Небольшие вытяжные вентиляционные отверстия предусмотрены в стойках заднего стекла. Они оснащены откидными обратными клапанами, исключающими задувание воздуха в салон через вытяжные отверстия. Вентиляционные отверстия, расположенные по бокам переднего щитка, служат только для подачи неподогретого воздуха, которая осуществляется за счет инерционного напора.

Удобный и практичный ФИАТ-125 являет собой характерный пример наметившейся в западной автопромышленности тенденции к максимальному использованию при разработке новой модели узлов и агрегатов нескольких выпускаемых фирмой машин.

Б. НЕФЕДОВ, инженер



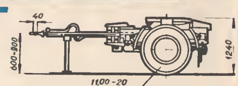
Техническая характеристика

Двигатель	
Тип	четырехцилиндровый, рядный
рабочий объем, см³	1608
диаметр цилиндра, мм	80
ход поршня, мм	80
мощность, л. с.	90
при об/мин.	5600
Максимальный крутящий момент, кгм	13
при об/мин.	3600
Габариты, мм	
длина	4224
ширина	1613
База, мм	2505
Колея, мм	1313
Вес в снаряженном состоянии, кг	950
Максимальная скорость, км/час	160—165
Разгон с места до скорости 96 км/час, сек.	13,5

ВЕНГЕРСКОЕ МАСЛО «МУЛЬТИСУПЕР»

Комаромский нефтетрест (Венгрия) начал выпуск нового универсального автотракторного масла марки «Мультисупер». Оно относится к группе масел, известных в международной торговле как многоступенчатые. «Мультисупер» обеспечивает легкий пуск двигателя даже при температуре ниже 20 градусов мороза и хорошо смазывает узлы в летнюю жару. Специальные присадки придают маслу свойства, удовлетворяющие самым высоким требованиям. Например, сменять масло надо только после 5—10 тысяч километров пробега автомобиля (в зависимости от состояния двигателя и условий эксплуатации).

Испытания на стендах показали, что «Мультисупер» не уступает лучшим марочным маслам.



ПРИЦЕП-ЛАФЕТ

Конструкторы машиностроительного завода в Брандыс-на-Лабе (ЧССР) нашли оригинальный способ использовать при необходимости обычный автомобиль в качестве седельного тягача. Для этого они создали одноосный прицеп-лафет со сдвоенными колесами и стандартной площадкой для крепления седельного устройства. Грузоподъемность площадки 9,5—10 тонн. Двухпроводная система пневматического тормоза с двойной магистралью позволяет подсоединять лафет к тягачу и включать в эту систему полуприцеп.

ЛЕТАЮЩИЕ ДЖИПЫ

моторизация в планах империалистических армий

Ядерное, бактериологическое оружие, танки, самолеты, атомные подводные лодки, авианосцы — все поставлено американской военщиной на службу устрашению и порабощению свободолюбивых народов. В 75 странах в разных формах обнаруживают свое присутствие кровавые щупальца Пентагона.

Увеличение численности вооруженных сил, расширение закупок вооружения ведут к огромному росту военных расходов. За послевоенные годы они составили более 900 млрд. долларов, что почти в два раза превышает аналогичные затраты страны за всю ее историю до 1945 года, включая годы двух мировых войн. На грязную, разбойничью войну во Вьетнаме американские империалисты затратили уже более 90 млрд. долларов.

Заказы на самолеты, танки, орудия, химические боеприпасы, крейсеры, подводные лодки и другие виды вооружения все увеличиваются. Ведутся разработки новых видов оружия и техники. Военщина США и ее партнеры по НАТО и другим агрессивным блокам стремятся моторизовать не только части и подразделения, но и каждого своего солдата в отдельности. Миниатюрные автомобили на воздушной подушке, индивидуальные летательные аппараты — все это изобретается за последние годы для того, чтобы вооружить пехотинца техническими средствами, повышающими его мобильность.

Основные требования к такого рода техническим средствам: малые габариты, легкость, высокая проходимость и скорость. В качестве движителей используются, как правило, широкопрофильные шины или гусеницы. В некоторых образцах движитель комбинированный — колеса и гусеницы.

Автомобили-малютки, получившие названия «триспассер», «егерь», «Го-девил», имеют грузоподъемность (с прицепом) — до 450 кг. Скорость — до 50 км/час на пересеченной местности.

Разрабатываются также небольшие гусеничные транспортеры плавающих и неплавающих вариантов. Они обычно высокопроходимы — по глубокому снегу, заболоченным участкам передвигаются со скоростью 25—50 км/час, могут брать груз 500—1000 кг.

Швейцарские промышленники, например, услужливо предлагают американцам гусеничные транспортеры легкого типа — «элпин» и «спрут». Сами американцы создают маленькие подвижные машины на гусеницах — ИМП и «нарт», а также бронированные малогабаритные машины ХМ733, ХМ733Е1 и ХМ729, вооруженные гранатометами и пулеметами.

Особое внимание уделяется созданию малогабаритных машин на воздушной подушке. Их обычные данные: удельное давление на опорную поверхность 70—300 кг/м², скорость до 100 км/час и более над любыми поверхностями.

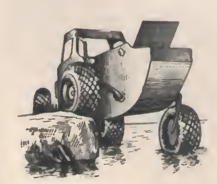
Предпринимаются попытки изобрести индивидуальные летательные аппараты типа летающих платформ и бочек, автомобилей «джип», а также ранцевые летательные устройства. Французский журнал «Пари-Матч» сообщил, что в США демонстрировался полет человека при помощи аппарата с реактивным двигателем. Указывалось, что аппарат весит 51 кг, состоит из «летающего пояса» (или жилета) и баллонов с перекисью водорода. Человек, снабженный таким устройством, может произвести прыжок на расстояние до 260 м при высоте полета 25—30 м.

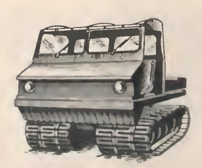
Стремление заправил Пентагона повысить техническую оснащенность и вооруженность каждого солдата — это составная часть гонки вооружений, предназначенной для очередных кровавых авантюр, которыми так богата история американского империализма.

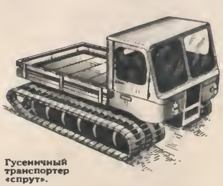
Полковник П. ПЛЯЧЕНКО, доцент


Малогабаритный вездеход «триспассер».


Автомобиль «егерь».


Плавающий автомобиль «Го-девил».

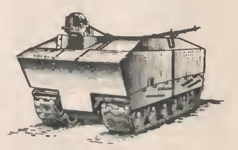

Гусеничный транспортер «алпин».

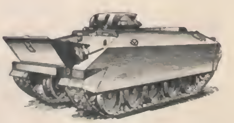

Гусеничный транспортер «спрут».

Плавающий транспортер ИМП



Гусеничный транспортер «нарт»


Бронетранспортер ХМ733.


Бронированная амфибия ХМ729.

Общий вид ранцевого летательного аппарата.

По письму

приняты меры

КОМПОСТЕР В ДЕЙСТВИИ НА... ТЕХОСМОТРЕ

Редакция получила несколько писем из разных мест. Авторы их с большой обидой сообщают, что во время техосмотра, проводимого в гараже, местные автоинспекторы прокалывают компостером талоны предупреждений водителям, если в закрепленных за ними автомобилях обнаружены неисправности. Между тем эти машины не находятся даже в наряде. Иначе говоря, «управления транспортом с неисправностями, угрожающими безопасности движения» нет, а компостерная просечка в талоне предупреждений есть. В частности, об этом пишут наши читатели, шоферы из г. Кемерово. Они просят редакцию вмешаться и пресечь это беззаконие, так как «подобные действия приняли массовый характер».

Редакция обратилась в Кемеровскую областную ГАИ с просьбой объяснить, как все это могло случиться.

В своем письме начальник ГАИ Кемеровского облисполкома Г. Бубнов, как ни странно, подтвердил, что считает действия автоинспекторов правомерными.

Редакция не могла согласиться с таким заявлением и обратилась в ГАИ СССР, откуда получила предельно четкий ответ:

«Разъясняем, что при проведении технического осмотра в гаражах к водителям нельзя применять меры административного воздействия за предъявление к осмотру неисправных автомобилей. Никакими нормативными актами административные меры в этих случаях не предусмотрены. Кроме того, машина предъявляется к осмотру не водителем, а администрацией предприятия. Водитель присутствует при осмотре, чтобы помочь госавтоинспектору осмотреть автомобиль.

Наказывая водителей в подобных случаях, работники ГАИ превращают меру административного воздействия в самоцель, что в данном случае противоречит здравому смыслу — ведь машина находится в гараже и все ее могут быть устранены, чем будет достигнута главная цель».

Итак, все ясно. Остается ждать, что просечки будут аннулированы, а водителям принесены извинения.

СТАНЦИЯ РЕКОНСТРУИРУЕТСЯ

Читатель Д. Кравцов из г. Орла писал в редакцию о неудовлетворительной работе станции технического обслуживания.

Редакция направила письмо в Министерство бытового обслуживания населения РСФСР. Заместитель министра Н. Поляков сообщил, что для реконструкции станции технического обслуживания в г. Орле головному предприятию «Маяк» выделено 15 тысяч рублей. Руководство предприятия обязано обеспечить установку оптических стендов для проверки углов управляемых колес, организовать участок по ремонту электрооборудования и карбюраторов, мойку автомобилей, снабдить станцию необходимой мебелью.

За халатное отношение к выполнению служебных обязанностей на начальника станции технического обслуживания П. Парушкина наложено административное взыскание.

КОМПЛЕКТЫ ДЛЯ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Читатель И. Анохин из Тамбовской области пишет: «Обошел немало магазинов Москвы, Свердловска, направил запросы базам Посылторга: где купить ареометр для измерения плотности электролита аккумуляторов? И отовсюду получал ответы: нет, нет...»

Другой читатель, А. Игнатьев из Ленинграда, сетует: «Вот уже пять лет я безуспешно пытаюсь купить ареометр. А ведь это небольшой, незамысловатый прибор, необходимый каждому автолюбителю».

Редакция направила эти письма на завод лабораторной посуды и приборов «Лабприбор» в г. Клин. Нам сообщили, что завод приступил к изготовлению комплектов для автолюбителей, в каждый входит и денсиметр аккумуляторный для измерения плотности электролита. Они уже появились на прилавках магазинов «Роскультторга».

Нашим читателям И. Анохину и А. Игнатьеву в порядке исключения такие комплекты были высланы непосредст-

КОНКУРСЫ «ЗА РУЛЕМ» 1968

Редколлегия подвела итоги конкурсов, объявленных журналом в 1968 году.

По разделам конкурса НА ЛУЧШИЙ ОЧЕРК премии присуждены:

1. Очерк о военных водителях:

первая премия (80 рублей) — корреспонденту «Правды» **В. В. Шарапову** за материал «Мужество против бомб» (№ 12);

вторая премия (50 рублей) — старшему преподавателю Рязанского высшего военного автомобильного училища подполковнику **Н. П. Кириллову** за материалы «Подвиг у переправы» (№ 6) и «Вперед: танков» (№ 7);

третья премия (30 рублей) — члену редколлегии газеты «Гудок» заслуженному работнику культуры РСФСР инженер-майору в отставке **А. И. Филатову** за материал «Огненные рейсы» (№ 2).

2. Очерк о делах и людях автомотоклубов и учебных пунктов:

вторая премия (50 рублей) — сотруднику газеты «Советский патриот» **В. С. Горлову** за материал «Репортаж из центра «Циклона» (будет опубликован в этом году);

третья премия (30 рублей) — заведующему отделом спорта газеты «Padomju Jaunatne» (г. Рига Латвийской ССР) **Э. Э. Кехрнсу** за материал «Биерини» — молодежный мотоклуб» (№ 9).

3. Очерк о труде шоферов

вторая премия (50 рублей) — общественному корреспонденту журнала **М. Я. Котлярскому** за материал «Кольцо» (№ 7);

третья премия (30 рублей) — общественному корреспонденту журнала гвардии майору запаса **И. Г. Аинину** (г. Новороссийск) за материал «Через перевал» (будет опубликован в этом году).

По итогам конкурса «Фотоинформация» награждены:

вторыми премиями (по 30 рублей) —

рабочий таллинского авторемонтного завода № 1 **Э. И. Пяриаметс** за материалы «Открытые старты «Калева» (№ 11) и «Мастер из Дрездена» (будет опубликован в этом году);

водитель таксомоторного парка (Москва) **В. Н. Хватов** — за репортажи «Состязаются молодые водители» (№ 10) и «Водители такси на голубом экране» (будет опубликован в этом году);

третьей премией (20 рублей) — фотокорреспондент «Огонька» **Ю. М. Кривоносов** за репортаж «У самого Черного моря» (№ 8).

поощрительными премиями — годовой подпиской на журнал «За рулем» —

Э. М. Ватазаров (г. Тбилиси) за информацию «Старты кроссменов» (№ 6);

Ю. Д. Жунов (г. Рязань) за фото «Автомобильный кросс» (публикуется в этом номере);

В. С. Захаров (г. Иваново) за фото «Лидер» (публикуется в этом номере);

В. Ф. Медведев (г. Киев) за иллюстрации к статье «Победители Мотокросса наций — советские спортсмены» (№ 12);

В. С. Янимович за информацию «Межрайонный автокросс» (№ 8).

Редакция благодарит всех принявших участие в конкурсах.

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 25

(стр. 25)

Правильные ответы — 2, 4, 7, 9.

При любых взаимных перестроениях преимущество за тем, кто находится справа (первая задача).

На «стрелку» с красным сигналом может двигаться только мотоцикл. Трамвай в ситуации, показанной во второй задаче, должен стоять.

При буксировке на жесткой сцепке (третья задача) связывающее звено должно быть не меньше 4 метров и не больше 6 метров.

Маневр, показанный в четвертой задаче, не запрещен. Если линии разметки и установленные знаки противоречат друг другу, водитель обязан выполнять требования знаков.

На первой странице обложки — фото С. Соловьева.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака. Корректор И. П. Замсний.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны 298-52-24 (общий); 298-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 298-33-28 (отдел науки и техники); 298-36-60 (отделы писем и оформления).

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.10.68 г. Подп. в печ. 25.11.68 г. Тираж 2 000 000 экз.
Бум. 60×90⅛. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 30 коп. Зак. 1274 Г-52802.

Набрано в 3-й типографии. Воениздата. Отпечатано в типографии издательства «Звезда», г. Минск, Ленинский пр., 79.



Лидер
(поощрительная премия на конкурсе 1968 года)
В. Захаров
г. Иваново



Автомобильный кросс
(поощрительная премия на конкурсе 1968 года)
Ю. Жуков
г. Рязань

Где истина! **В. Бородин** *г. Горький*

Индекс 71321



ГЛАЗАМИ ДЕТЕЙ

Оказывается, безопасность движения — тема, глубоко волнующая не только специалистов, ей буквально «все возрасты покорны». Эта мысль невольно приходит на ум, когда знакомишься с материалами занимательного конкурса, проведенного в минувшем году Госавтоинспекцией Таллина вместе с городским отделом народного образования и советом общественных автоинспекторов среди учащихся общеобразовательных школ, профтехучилищ и техникумов. Жюри рассмотрело свыше 100 рисунков на самые разные сюжеты. Четыре из отмеченных им — перед вами. И даже по этим нескольким работам видно, что от любознательного взгляда детей не укрывается ничто происходящее на улице или дороге. Как вы уже поняли, тема конкурса — Правила движения.

Мы не знаем, кем станут, когда вырастут, наши юные художники. Вполне вероятно, что их жизненные пути пролягут далеко от автомобилей и всяких транспортных проблем. Но участие в конкурсе, без всякого сомнения, поможет воспитать у сегодняшних школьников уважение к тем законам движения, которые они так по-своему попытались передать на этих рисунках.

Их авторы — пятиклассник Тит Соонс (верхний рисунок), пятиклассник Мейлис Вулп (средние рисунки) и первоклассница Тина Киппасто (нижний рисунок).